На боевом курсе

Иван Иванович Пстыго

SHOUT
SHARE
IT

- Пстыго Иван Иванович
  - ◯

Пстыго Иван Иванович
На боевом курсе

Пстыго Иван Иванович

На боевом курсе

22 июня 1941 года совершил свой первый боевой вылет лейтенант Пстыго. В составе 504 штурмового авиационного полка он сражается в небе Сталинграда. Затем бои под Курском, в Прибалтике, Белоруссии, Польше, в небе Берлина. С большой теплотой автор вспоминает фронтовых друзей, бесстрашных и мужественных людей, с которыми его сводила фронтовая судьба. В заключительных главах маршал авиации И.И. Пстыго рассказывает о послевоенном пути развития нашей авиации.

Содержание

Начало войны
Сорок второй...
Год коренного перелома
Курсом на запад
Победный сорок пятый
Мирные будни

Начало войны

Окончив в 1940 году Энгельское летное училище, я получил назначение в 211-й бомбардировочный авиаполк Одесского военного округа. Полк этот располагался на полевом аэродроме Котовска, недалеко от границы с Румынией. Полк был большой - пять эскадрилий. В каждой эскадрильи по десять самолетов. Командовал полком майор Василий Георгиевич Родякин, человек суровый, немногословный. Он имел надежных и опытных помощников. Майор Лесков - его заместитель, батальонный комиссар Егоров - заместитель по политчасти, майор Савинов - начальник штаба. И командиры эскадрилий подобрались один к одному все подлинные "отцы солдатам" и классные летчики. Первой эскадрильей командовал капитан Баутин, второй капитан Венгеров, третьей капитан Быков, четвертой - капитан Гудзенко, пятой...

Об этом оригинальном человеке я скажу особо. В конце 1941 года меня назначили к нему заместителем. Так вот, когда летчики собрались на земле после полета в кружок - перекурить, кто-нибудь обязательно отпускал шутку насчет моего командира. Легко, мол, братцы, вам служится. Ну, кто ваши старшие? Назывались фамилии. А вот у Пстыго не командир - полководец! Львов Александр Македонович. У такого поди-ка послужи! На

самом же деле у капитана Львова была добрейшая душа.

В 1940 году, меня двадцатидвухлетнего лейтенанта, определили в четвертую эскадрилью, к Михаилу Ивановичу Гудзенко. Штурманом мне дали только что окончившего штурманское училище лейтенанта Сашу Демешкина. Веселый был парень!

В то время шло активное перевооружение нашей авиации. Когда мы прибыли в свой полк, там осваивали новый двухместный бомбардировщик Су-2, поступивший на вооружение вместо бомбардировщика СБ. Фезюляж машины изготавливался из специально обработанной древесины, а крыло - он был монопланом - из дюралюминия со стальными полками лонжеронов. Самолет мог использоваться и как разведчик. К слову сказать, полк к началу войны самолетами был укомплектован не полностью, и далеко не все экипажи освоили новую машину.

Срок на освоение Су-2 отводился короткий. Поэтому командование до предела уплотнило расписание занятий, учебных полетов. С Демешкиным мы скоро сдружились и слетались, как говорят в авиации.

В апреле 1941 года 211-й бомбардировочный вышел на полевой аэродром у реки Днестр. В конце месяца, и особенно в мае в полку участились тревоги. Редкие дни обходились без них. Мы бежали к самолетам, подвешивали бомбы, заряжали пулеметы.

Иногда звено, реже эскадрилью поднимали в воздух. Через час все возвращались, выполнив поставленную задачу: то летали строем, то на полигонное бомбометание. Затем у командиров проверяли содержимое чемоданов, с которыми они являлись по сигналу тревоги, и следовал отбой. В полку непременно проводили потом разбор действий личного состава.

Так и хочется бросить фразу: мол, к тревогам мы привыкли. Но это будет полуправдой. Мы чувствовали, что в воздухе пахнет порохом. Были почти уверены, что гитлеровские полчища не станут смиренно стоять перед нашей границей. Речь на мальчишниках часто шла только о сроках, когда может начаться война. Через неделю, через месяц...

Командование полка, конечно, лучше нас видело приближение войны, предпринимало все меры, чтобы повышать боеготовность, и сейчас, спустя многие годы, я с полной уверенностью могу сказать, что, чем более сокращалось время до вероломного нападения немцев, тем чаще и серьезней проводились те наши тревоги.

22 июня, за двадцать минут до начала войны, что

выяснилось, конечно, позже, 211-й бомбардировочный был поднят по тревоге. Мне надоело бесцельно таскать чемодан взад-вперед, и я прибежал к своему самолету налегке.

Сперва все шло обычным порядком. Я, штурман, техник и моторист подвесили бомбы, зарядили пулеметные ленты. И вот с Сашей Демешкиным мы в кабине машины: пора опробовать мотор, проверить работу оборудования. Летят привычные команды.

- От винта !

- Есть, от винта!

Над летным полем поплыл все усиливающийся гул. Запускали и опробовали моторы все экипажи полка. Потом моторы заглушили. Сидим, ждем очередной команды. Расслабились. Раз в воздух никого не поднимают, значит скоро отбой.

Час сидим. Расположились в траве, около самолетов. Никто из командиров на поле не появляется. Не видать и посыльного из штаба. Может, готовят к подъему весь полк? Подзываю, на всякий случай своего моториста.

- Слушай, - говорю, - ты знаешь мою палатку?

- Конечно. Как не знать, товарищ командир, - отвечает моторист.

- И чемодан мой тебе известен?

- Известен, - отвечает.

- Представляешь, - говорю, - я нынче без чемодана. Выручай!

- Есть! - И побежал.

Через полчаса команда: "Разрулить самолеты!" Они у нас стояли в линейку. Рассредоточили самолеты по периметру аэродрома: места для этого были определены заранее. Вскоре новая команда: "Замаскировать самолеты!" Сигнал нехороший. Но деревья для маскировки тоже были присмотрены. Срубили. Замаскировали. Заминка со следующей командой. И тут мой штурман Саша Демешкин прямо и бухнул:

- Это война, командир!

- Не каркай, - ответил ему, но вот объявляют: "Сбор полка на берегу оврага..."

Овраг был тут же, на аэродроме, от стоянки моего самолета метров триста. Сошлись, покуриваем. Край оврага в кустах, и всех просят устроиться под ними, чтобы не демаскировать полк.

На кромке оврага появился командир со своими заместителями, и мы начали быстро строиться, но он жестом распорядился: не надо. Голос у нашего командира глуховатый, даже хриплый.

- Товарищи! - сказал он, и наступила напряженная тишина. -

Без объявления войны немцы начали боевые действия. Вражеская авиация варварски бомбит наши города...

Официальное сообщение о начале войны передали по радио часа через два. А командир полка приказал нам организовать нам оборону аэродрома и перестраиваться всем на боевой лад. Последовали конкретные указания начальнику штаба, заместителям, командирам эскадрилий.

Экипажи боевых машин пошли снова проверять всю подготовку вооружения.

До войны при учебной тревоге допускались кой-какие условности. И вот эти условности без каких-либо команд и распоряжений полностью отменялись. За каждым самолетом мы отрыли окоп - один на весь экипаж. Потом взялись за общие окопы - для звена, эскадрильи.

- Ну что, товарищ командир, война?! - допытываются мотористы. Чувствую, что надеются на опровержение, хотят услышать что-нибудь о недоразумении, провокации, инциденте.

...Странная вещь, пока тревоги были учебными, беседовать о возможной войне мне было проще и легче. И быть уверенным в ней было легче. Теперь же, если бы мне дали какой-нибудь незначительный факт, который позволял бы истолковывать все как трагическую ошибку, с какой радостной безоглядностью я зацепился бы за него и поверил бы в это недоразумение.

Но я разочаровываю своих подчиненных:

- Война, ребята. Наверное, война...

Репродуктор эскадрильи, укрепленный на дереве, вскоре рассеял наши последние сомнения. Прозвучала речь Молотова о вероломном нападении гитлеровской Германии.

Вернулся от командира полка комэск Гудзенко, и мы начали формировать группы, готовиться к боевому вылету для нанесения удара по войскам противника.

Командир нашего полка полагал, что лучший пример - это личный, поэтому крещение огнем первыми предстояло принять старшим командирам, руководящему составу полка. Рядовые летчики в первые бои вообще не ходили, командиры звеньев - и те не все получили разрешение на вылет.

Сформировали две группы по две девятки, и эти восемнадцать самолетов стали готовить к вылету на боевое задание. Была поставлена следующая задача: поскольку Румыния выступала на стороне Германии и, по данным разведки, на ее территории вблизи границы скапливались войска явно для того, чтобы форсировать реку Прут и вторгнуться в пределы Советского Союза, нам приказали упредить это наступление и нанести по врагу удар.

Мне определили место ведомого в звене своего командира эскадрильи, слева от него.

И вот в шестнадцать часов прозвучала команда: "По самолетам!" Выполнили мы ее со штурманом Сашей Демешкиным не хуже, чем на тренировках. Чего нам такая четкость стоила - другой вопрос.

Оказалось: запускать мотор, выруливать, взлетать в мирное время для учебного полета - одно дело. И совсем другое - для боевого: психологически вышло во сто крат сложнее!

Взлетели. Набрали высоту. Молчим. Во время учебного полетов мы не единожды пролетали над этими местами: все те же крупные и мелкие селения с белоснежными хатами, утопающими в зелени садов, аккуратные поля вперемежку с лесными островинами, мастеровито натянутые нити дорог.

Вот и Прут. И вроде бы солнце светит как обычно, но блеск нынче у Прута какой-то стальной, холодный. Я невольно поежился.

Мерно гудит мотор. Курс на запад...

Вышли мы на скопление войск противника на шоссе. С небольшими интервалами между колоннами к границе двигались автомашины с людьми и техникой. На наше появление враг не реагирует. Гитлеровская пропаганда явно перестаралась, полагая, что летать могут только немецкие самолеты.

Заходим на бомбометание. Боевой курс. Прицеливание. Сброс!

Летчику плохо видно, как поражается цель, а штурман может посмотреть назад и оценить попадание бомб.

- Цель накрыта! - радостно кричит Демешкин.

Но тут же нас начали обстреливать зенитки. Стреляли немцы впопыхах и неточно.

Зенитные снаряды рвались довольно далеко.

- Иван! Глянь, какие фиалки цветут!.. - это все наш штурман Саша Демешкин.

Нашел о чем толковать!

- Ты попроси, может, поближе поднесут, - сержусь я.

Из-под зенитного огня наши самолеты вышли благополучно - без единой царапины. Весь полет длился часа полтора, и в восемнадцать часов мы были уже на своем аэродроме.

Сильно возбужденные, разговорчивые более обычного, мы радовались нашей первой победе, и все мое звено допрашивало меня:

- Товарищ командир, ну что? Как?..

Я стараюсь отвечать сдержанно и деловито.

Демешкин перебивает:

- А снарядов, братцы! - и присвистывает. - Там снарядов как гороху в поле!..

Я его не одергиваю: пусть настроит людей на серьезные бои.

Командир эскадрильи Гудзенко, собрав все подразделения, сделал подробный и поучительный разбор первого боевого вылета.

- Накрыли мы противника хорошо, - оценил он нашу работу. - Две трети успеха

Отношу на внезапность. Но держались мы не компактно, развороты выполняли не дружно. Переключали все внимание на цель, а ведь так нельзя. И за своими товарищами, и за воздухом надо следить...

И комэск повел речь о противозенитных маневрах, об эффективности бомбометания, об отражении атак истребителей. Говорил спокойно, как будто разбирал наши обычные тренировочные полеты.

В тот день было еще несколько вылетов. Одна из групп ходила на бомбометание, другие экипажи на разведку.

С позиций зрелых рассуждений, наверное надо отметить, что командиром полка при формировании групп для нанесения первого удара по войскам противника была допущена ошибка, которая могла обернуться потерей боеспособности части. В самом деле, навались на нас противник группой истребителей до цели, над целью или даже после боевой работы - и полк потерял бы весь свой руководящий состав, то есть практически был бы выведен из строя.

Нам повезло. Немцы сплоховали. Ну а майор Родякин своего добился: крестил огнем!

И все же первые боевые вылеты учили нас не только на ошибках врага - на наших тоже. Выполняя одно из заданий, мы вышли в место встречи с нашими истребителями и тут же опознали их - это были Миг-3. На душе стало легче: есть истребители прикрытия! Они, как нам казалось, занимают свое место в общем боевом порядке, но вдруг видим, один Миг бросается на нашу эскадрилью и открывает огонь. В чем дело?

Самолет ведущего командира эскадрильи капитана Гудзенко задымился и пошел на снижение. Я попросил штурмана Демешкина проследить где упадет или сядет самолет, а летчик-истребитель, который подбил Гудзенко, увидев, что атаковал своих, начал энергично делать своей машиной различные эволюции, обозначая, что летят свои бомбардировщики. Наши истребители успокоились и сопровождали нас до цели. А эскадрилью, теперь уже из восьми самолетов, повел заместитель комэска старший лейтенант И.А. Кузнецов. Мы вышли на цель,

отбомбились и пошли домой. Не вернулся только Гудзенко.

После посадки меня вызвал командир полка Родякин и спрашивает:

- Видел, где сел Гудзенко?

- Видел мой штурман. А я хорошо знаю этот район.

Родякин говорит:

- Срочно бери У-2 и лети на место посадки. Там будет видно, что делать. Вези экипаж домой...

Без особого труда я вышел в район и нашел самолет командира эскадрильи. Быстро

Подыскал подходящую ровную площадку и произвел посадку в непосредственной близости от самолета Су-2. Смотрю ко мне идет Гудзенко. Вид у него более чем грустный. Оказывается, он цел, невредим, не считая синяков, а штурман эскадрильи Семенов убит.

У самолета собралось много народа - местные жители. Копают могилу. Мы с Гудзенко осмотрели самолет: изрядно покалечен при посадке. Похоронили друга, попечалились, погрустили - первая жертва в нашей эскадрильи. Да, очень уж мы засекретили свои самолеты. Летчики- истребители не знали нашего бомбардировщика, а мы не всегда знали силуэты своих истребителей. Вот и случилась беда...

Местные жители натаскали нам прошлогодней соломы. Мы обложили самолет, и подожгли его.

Вскоре я благополучно вернулся с Гудзенко в полк.

А на ту сторону реки Прут летать и бомбить подходящие к нашей границе войска мы стали ежедневно. Разрушали железнодорожные станции, переправы. При этом зенитные орудия противника встречали нас уже шквальным огнем. В одном из боевых вылетов крепко поколотили в воздухе машину командира первой эскадрильи Баутина. Потом и другие стали привозить пробоины.

Помню сел на аэродром самолет. В кабине лужа крови. Пилот буквально иссечен осколками: в медсанбате из него вынули их более трех десятков. Как же он дотянул до аэродрома? А вот как. Все самолеты Су-2 имели два штурвала, то есть двойное управление. И хотя штурман самостоятельно взлетать и садиться не мог, однако пилот, уже будучи раненым, приказал ему включить второй штурвал и до самой посадочной полосы, теряя сознание, подсказывал, что и как надо делать.

На нашем аэродроме было относительно спокойно. На второй или третий день войны над нами промчались "Миги". Мы попрятались от них - не сразу поняли, что это наши самолеты. Вроде бы и полк базировался не так далеко, а вот очертания

нашего нового истребителя мы не знали. Впрочем и соседи имели приблизительно такое же представление о нашем Су-2. Не случайно первое время в боях так трудно давалось взаимодействие бомбардировщиков и истребителей.

На третий день над нашим аэродромом на большой высоте прошел немецкий разведчик, о нем нас оповестили. После полудня пролетела пара "мессершмитов". За ними "Миги", видимо преследовали.

Мне доводилось сталкиваться в литературе с утверждением, что вся наша авиация приграничной полосы была уничтожена с воздуха в считанные часы после начала войны. Причем якобы все самолеты погибли прямо на земле, так и не успев взлететь. Подобные заявления не только неверны, но и безответственны. Почти месяц войска Одесского военного округа, вошедшие в состав вновь образованного Южного фронта, стояли на границе, отражая все попытки противника форсировать реку Прут. Затем несколько соединений было переброшено на другие участки фронта, где создалось тяжелое положение. Сдерживать наступление превосходящих сил противника, конечно, становилось все труднее. И наши войска начали отступать на Восток. Вместе с наземными соединениями отходили и авиационные части.

Утром 21 июля я готовился к своему очередному боевому вылету. Полк наш, несколько поредевший, но все-таки сохранивший свои боевые возможности, базировался целый месяц на одном и том же полевом аэродроме. Потеря в самолетах у нас была не очень значительная. А вот штурманов мы потеряли много. Дело в том, что летчика в бою спасала бронеспинка кресла. Штурман же сидел сзади, спиной к пилоту, и практически был не защищен от пулеметного огня "мессершмитов".

Немецкие войска совместно с румынскими за это время подошли к Днестру и в районе между городками Ямполь и Сороки навели переправу через реку.

Мы как-то получили приказ уничтожить ее и вылетели на бомбометание двумя девятками.

Тот памятный полет оказался для нас трагическим. Из пекла, а там было именно пекло, домой не вернулось шестнадцать самолетов!..

Итак, по порядку. До района переправы мы добрались благополучно. Летели без прикрытия: обстановка не позволяла дожидаться истребителей. Вышли на боевой курс.

Видимо не все знают, что такое боевой курс. Коротко поясню. Если условно провести в воздухе прямую линию, чтобы порядочный кусок ее проходил над наземной целью, а потом по

этой прямой провести самолет, не разрешая ему маневрировать, то можно сказать, что самолет на боевом курсе. Смысл подобного выдерживания прямой - с наилучшей вероятностью поразить противника при бомбометании. Отвернешь - считай что все твои старания пошли насмарку. Попадание возможно только при строгом выдерживании боевого курса. Враг, естественно, способен вычислить твой боевой курс и расчетливо повести по тебе стрельбу. Поэтому-то боевой курс и требует от экипажа не только умения да мастерства, но и мужества, стойкости, хладнокровия.

Мы бомбили переправу при ураганном зенитном огне. Все небо от разрывов было в бесформенных чернильных кляксах. Сколько самолетов было сбито над целью - не знаю. Может быть, половина.

Когда же мы стали недосягаемы для зенитной артиллерии, появились "мессершмиты", яростно набросившиеся на наши тихоходные тяжелые машины. Вижу один Су-2 горит, второй... После таких потерь группа, естественно, распалась. И вот веду машину как можно собраннее - совсем один. Нырнул в попавшиеся на пути редкие облака. Выскочил из них. Яркое солнце сияет. Меня никто не преследует. Вдруг голос Демешкина.

- Командир! Справа "пегий"! - несколько растерянно сообщил Демешкин.

"Пегими" мы в полку называли Су-2. Называли их так за раскраску фюзеляжа, камуфляж.

А остальные где? Неужели всех?.. Подхожу ближе к "пегому".

По номеру определяю, что это машина Алексея Мальцева. Странно только, что летит он не туда, куда надо. Пилот вроде опытный, без причины сбиться с курса не мог.

Я обогнал его, покачал крыльями, мол, пристраивайся. "Пегий" потянулся за нами. Время от времени он отставал, и я сбавлял скорость. На посадку Мальцева пришлось завести, а сам ушел на второй круг. Это было, конечно, опрометчиво: по правилам поврежденный самолет должен садиться последним.

Мальцев же приземлился, не дорулив до стоянки, выключил мотор и потерял сознание. Когда я произвел посадку, санитары осторожно вытаскивали из машины безжизненное тело ее штурмана. Мне стало понятно, почему бомбардировщик сбился с курса...

В том полете Мальцева спас шлемофон. Осколок снаряда врезался в наушник, расколол его, отбил край уха и оставил небольшую бороздку на голове. А я, видно, в рубашке родился - на нашей машине не было ни одной царапины! Спустя годы, когда появилась песня, в которой есть слова "нас оставалось только двое из восемнадцати ребят", я часто говорил в шутку, что

это - про нас. Правда мы вернулись втроем из тридцати шести...

Однополчане в тот день предрекли мне долгую летную жизнь, мол, ты, Иван, и три войны сдюжишь - ничего теперь с тобой не случиться!

После вылета, сдав машину технику и мотористу, мы направились в столовую. Там у каждого экипажа и у каждой эскадрильи было свое строго отведенное место. По пустующим стульям узнаем о не вернувшихся с боевого задания. И тут такая усталость, такое неудержимое желание выспаться навалились на меня

- Давай пообедаем, поужинаем сразу - и урвем время для сна, - предлагает Саша.

Демешкин парень крупный, отсутствием аппетита никогда не страдал. За один присест он мог съесть не только обед, ужин, но и завтрак.

Я, подумав, согласился. Так и сделали.

Но лишь пришли в свою палатку - бежит посыльный:

- Пстыго! Командир полка вызывает!..

У Родякина со мной разговор короткий:

- На переправу ходил?

Отвечаю:

- Ходил.

- Ну вот, еще пойдешь. Приказано вылететь всем составом полка. У нас шесть

Исправных самолетов. Тебе - вести. Собирай экипажи. Поставим задачу...

Подготовили группу. Идем к самолетам. На ходу я повторяю - хотя летчики это и без меня знали, - что возле переправы в районе Ямполя скопилось много танков, артиллерии и пехоты противника, что все это сильно прикрывается зенитками и истребителями противника.

- Давай, Иван, лучше засмолим напоследок папиросу потолще, - предлагает вдруг один из пилотов.

- Ты чего? - спрашиваю.

- Ты ведь был уже там...

- Ну, был.

- Ты же понимаешь, что мы не вернемся.

- Чепуха!.. Брось, не трави людей!.. Накуримся еще с тобой этого зелья!..

Тяжелые машины, разбегаясь, как бы нехотя отрываются от земли. Набрали высоту. Первое звено веду я, второе - Широков. Второе звено от первого чуть в стороне.

Выходим на цель. Конечно, переправу немцы уже восстановили. Понтоны разбитые заменили, и по наведенному

мосту снова движутся войска, военная техника.

Мы бомбим и переправу, и то, что возле переправы: скопления танков, автомашин, мотоциклистов. Второе звено закрепляет нашу работу.

Во время бомбометания мне показалось, что зенитный снаряд попал а наш самолет. Но еще сомневаюсь: попал - не попал... Не вижу огня. Машина в воздухе - это как бы продолжение тебя самого. Все чувствуешь по ней. Пусть не полыхает она факельным огнем, но уже что-то подсказывает - самолет "затемпературил". А надо сказать было от чего: стреляли в нас тогда и зенитные батареи, и танки из крупнокалиберных пулеметов, даже автоматчики палили, будто и они могли достать наш самолет.

После бомбометания атаковали немецкие истребители.

- Иван! Пара "мессеров" атакует! - успел предупредить Демешкин.

"Мессершмиты" свои атаки повторяли одну за другой. Мы отбивались, уклонялись от них, но после одной из атак я почувствовал, что немец попал. Вижу язык пламени на правом крыле. Конечно, как тут ошибиться!.. Демешкин пожара еще не заметил - ведет перестрелку с "мессершмитами".

- Падает! Падает! - кричит мне радостно - Смотри, я "мессера" срубил!

Оглянулся. Действительно, за одним из вражеских самолетов тянется дымный след. А по нашей машине снова стреляют, и пулеметная очередь гаснет за моей бронеспинкой.

Хорошее это изобретение - бронеспинка. Обычный лист специально закаленной и обработанной стали, смонтированный заодно с креслом - сиденьем в кабине летчика, он прикрывает голову и спину пилота. Такая бронеспинка непробиваема пулями обычного и крупного калибра и даже снарядами пушки - до 20 миллиметров, и практически спасает от всех осколков зенитных снарядов. Бронеспинка вместе с каркасом обернута войлоком, обшита обычным дермантином. Как же она выручала летчиков, сколько жизней спасла!..

А тогда нас еще расстреливали в воздухе. Уж очень соблазнительно было добить горящий бомбардировщик. Я, как мог, маневрировал. А пламя передвигалось по крылу все ближе к кабине. Дышать стало тяжело. Крупные капли пота поползли по лицу, и я невольно подумал: "Может пора прыгать с парашютом?.." Но принимаю решение лететь до тех пор пока тянет мотор.

А вражеские истребители все преследуют. Одна очередь снарядов попала в винт - срезала лопасть. От дисбаланса началась дикая тряска. Самолет почти неуправляем. Высота 100...

50... 30 метров... Мотор уже не тянет совсем, и я пошел к земле...

Приземлился посреди овсяного поля. Лето было жаркое, и, когда машина коснулась "брюхом" земли, поднялась пылища. Впечатление было такое, что самолет взорвался, и "мессершмиты", видимо считая, что покончили с советским бомбардировщиком, улетели.

В общей сложности от цели, где мы работали, и до места посадки я пролетел километров 100 на горящем самолете.

Овсяное поле заканчивалось оврагом. По ту сторону оврага рос подсолнечник: в нем я рассчитывал спрятаться - где-то неподалеку могли быть немцы.

Саша Демешкин тяжело ранен. Из уголков рта сквозь старую запекшуюся кровь пробивались тоненькие ручейки свежей и текли по подбородку и шее за ворот гимнастерки. Одна рука висела, как на веревке, на перекрученном лоскутке кожи, кости кистевого сустава были перебиты - хуже, намелко раздроблены. На голове повыше виска, две бороздки - как у Мальцева.

Я вытащил Сашу из кабины, взвалил на себя и побежал с ним до подсолнухов. Затем бережно опустил на землю, впрочем, насколько безболезненно и деликатно проделал это - судить трудно, я просто отупел от бега. Саша же в это время, не приходя в себя, издавал какие-то булькающие звуки. Тогда я разорвал на нем гимнастерку, шерстяной свитер - под форменную одежду мы всегда поддевали свитера, поскольку на большой высоте прохладно, - и вот что увидел: восемь пулевых ранений в грудь и четыре в район мочевого пузыря...

Я был так потрясен, угнетен беспомощностью, что-либо сделать для друга. Ненависть к врагу и злоба душили меня.

- Не умирай, Сашка.. - сказал ему. - потерпи... - И я рванул к самолету.

Нас воспитывали в строгости: сам погибай, а технику военную врагу не отдавай. Мне надо было поджечь мой Су-2, чтобы он сгорел окончательно. Поджигаю самолет, а он не горит. Тогда я выволок парашют, распустил его под баками с горючим, расстрелял баки из пистолета и чиркнул спичкой. Самолет загорелся.

Сашка тяжело дышал. Я решил достать ему воды и принялся искать ее, но ни речушки, ни ключа окрест не оказалось.

Когда сажал самолет, заметил поблизости деревню. "А рискну!" - решил и направился к ней. Вышел к крайней хате со стороны огородов. Хата бедная, двор скромный. Вроде бы ничего подозрительного. Но на всякий случай пистолет из кобуры достал. Когда ногой толкнул дверь, она с грохотом распахнулась, и я увидел старика со старухой. На столе, за которым они сидели,

стояла кринка молока, лежал хлеб, картошка, огурцы и лук.

Увидев человека с пистолетом в руке, старики от неожиданности перестали есть и несколько секунд молча смотрели на меня.

- В деревне немцы есть? - строго спросил я.

- Нема, - ответила старуха.

- А что за деревня?

- Кукулы...

Затем, видимо решив, что настал ее черед спрашивать, бабка поинтересовалась., почему у меня такое красное лицо.

- Горел в самолете.. - ответил я . И она тут же запричитала.

- Ах, боже ж мой! - всплеснула руками, поднялась, принесла гусиного сала и смазала обожженные места.

- Сидай, - указала потом на скамейку у стола.

Я был голоден, но задерживаться не мог. Стоя выпил кружку молока, а ломоть хлеба взял с собой.

- Мне бы флягу воды, дед. Или ведро.

Нашлась большая бутыль. Хозяева наполнили ее колодезной водой. В другую, точно такую же, бутыль старуха слила молоко из кринки:

- На...

Старик на ломаном русском языке торопил меня. Говорил что-то насчет местных кулаков, которые могут убить.

Я поблагодарил гостеприимных молдаван и шагнул во двор. Возле хаты заметил

Каких-то людей. Мигом за кусты. Потом перемахнул ограду из камней - и в поле. Ориентироваться было легко - шел на догорающий самолет, в душе радуясь, что помогу сейчас Сашке.

А Сашка был мертв. И уже остыл.

Опустилась ночь. Кругом пожарища, всполохи огня. Временами погружаюсь в дремотное состояние, я никак не мог поверить, что такое произошло со мной. Погиб друг.. Сгорел боевой самолет...

На рассвете похоронил Сашку. Отыскал сухое место для могилы, чтобы и в проливные дожди ее не заливало. И вот возле одинокого дерева на краю овсяного поля руками выбрал землю. Обмыл лицо Сашки. Поцеловал в холодный лоб. Закутал его голову в гимнастерку и засыпал.

"Прощай, боевой друг. Мало мы с тобой повоевали..."

Пока я прятал документы, свои и Демешкина, пока заряжал пистолеты, свой и Демешкина, пока завтракал молоком и хлебом, издалека катился, приближаясь, какой-то непонятный шум. Похоже было на то, что двигается колонна. Наша или немецкая?.. Подался к дороге. Меня скрывал подсолнечник, поэтому я считал

себя в безопасности, но готовился к худшему.

Уже слышно было фырканье лошадей, скрип телег. Подумал: наверное наши. Немцы - те все на автомобилях, а у нас в стрелковых полках в основном - то гужевой транспорт, машин мало.

Ясно, наши. Тащат пулеметы. Артиллерийские орудия на конной тяге. А вдруг это переодетые немцы? Вон как идут организованно! Не похожи на отступающую часть. В газетах и по радио в первые месяцы войны часто сообщали о коварности, которую применяли немцы. Они переодевали целые подразделения врага в советскую военную форму. Раненых везут. Значит, наши.

Выбегаю:

- Братцы!

Два красноармейца тут же:

- Руки вверх!

А на мне гимнастерки нет, я в свитере. Поднял руки:

- Да свой я...

- Знаем таких.. "Свой"... Кому это ты тут свой?

И повели меня к командиру - майору с орденом Красного Знамени. Тот со мной охотно согласился:

- Ну, конечно, наш человек. И документы имеются ?

Разуваюсь. Достаю из сапога кандидатскую карточку (в сентябре 1939года меня приняли кандидатом в члены партии) и удостоверение личности. Командир внимательно изучает мои документы. Мне кажется, что чересчур пристально и медленно. Затем возвращает их мне и задает несколько вопросов. После чего говорит:

- Самолетов у меня, братец, нет. А воевать надо всем. Автоматом владеешь?

- Пистолетом...

- Пистолет это не оружие. А винтовкой?

- Владею.

- Получишь винтовку.

- Дайте автомат, научусь как-нибудь.

- Как-нибудь не стоит. У меня их немного.

Командир 189 полка 162 стрелковой дивизии майор Загорский, оказывается, связи ни с дивизией, ни с корпусом не имеет. И ведет свой полк... на запад. Немцы продвигаются на восток, а он со своим полком - на запад!

- Может быть, вы не знаете... Они же Днестр перешли!

- Знаю, у меня разведка.

- Так куда же вы?..

- Куда? Куда предназначено. Приказ, братец.

- За вчерашнее число.

- Устарел, считаешь? Наверное, устарел. А как убедиться?

И продолжал вести свой полк на запад. Наша колонна растянулась верст на десять.

В четырех - пяти километрах по шляху параллельно этому гитлеровцы шли вглубь советской территории...

К вечеру, убедившись, что приказ невыполним, майор дал колонне команду развернуться и двигаться в обратном направлении. Пять дней мы блуждали по тылам немцев. В бои старались не ввязываться, но столкновения с врагом были. Тогда я впервые увидел живых немцев - пленных. Надменные, наглые, чувствовали они себя, конечно, завоевателями.

Майор Загорский, успел я узнать, воевал в Испании, за что и был награжден орденом. Он прекрасно организовал разведку. Необдуманно и в суете ничего не делал. Меня, признаюсь, даже смущали и обескураживали его спокойствие и невозмутимость. Бомбы рвутся - самолеты нет-нет да появлялись, от этих налетов полк нес потери, - пули свистят, а он сидит себе и, не повышая голоса, подает команды. Бойцам и страшно за своего командира, и гордятся они им.

На пятый день, когда после ночного марша полк расположился на привал и я незаметно задремал, слышу кричат:

- Летчик!..

Ни по фамилии, ни по имени, ни по званию меня никто не знал. "Летчик" - и все тут.

- ...Майор тебя требует.

Иду. Докладываю по-военному. Оказывается связь с дивизией восстановлена.

В штаб уходит машина, и меня отправляют с ней.

- Чего, братец, тебе пожелать? - говорит Загорский. - Не падай больше, братец. Пехотинец из тебя неважный. А в воздухе, может, еще и подерешься. Война не скоро кончится.

Командир полка выделил мне на дорогу две банки консервов и попрощался.

В штабе дивизии узнаю, что рядом и штаб нашей авиадивизии. Тороплюсь к своим. Обо мне уже доложили командиру - генерал-майору А.С. Осипенко. Тот пожелал меня видеть. И почему-то немедленно.

Я оглядел себя от головы до пят. Являться к комдиву в таком виде было рискованно. Щетина, свитер в пятнах запекшейся крови... Это, конечно, могло вызвать гнев генерала. На рысях сбегал за деревню к речке, смочил пятна на свитере, ополоснул лицо - и во весь опор назад, в штаб.

Генерал приобнял меня.:

- Садись и рассказывай. - Глаза у него усталые-усталые.

Дрогнул я, признаюсь. Об уставе забыл и выложил все, как было.

Он слушал внимательно. Задавал вопросы. Беседа длилась не менее часа. Присутствовали при ней комиссар и начальник штаба дивизии. Потом генерал предложил вместе пообедать, но я не мог согласиться:

- Неловко, товарищ генерал, грязный я .

- Как грязный? Летчик, боец, выполнивший свой долг не может быть грязным. За мной!..

С командиром дивизии Героем Советского Союза генерал - майором авиации Александром Степановичем Осипенко я познакомился весной 1941 года.

Не раз встречались с ним на разных аэродромах. Иногда вместе на двух связных самолетах перелетали с одного аэродрома на другой.

В этот раз до своего полка мне пришлось добираться на попутной полуторке.

... На летном поле было пусто. Ни единого самолета. Человек пятнадцать двадцать из техсостава под командованием какого-то капитана поспешно уничтожали все, что не мог забрать с собой наш улетевший полк. Куда он улетел - никто толком не знал. Но если бы и знали, кто мог поручиться, что полк именно там, а не перелетел уже на новый аэродром. На войне жизнь кочевая, перемещения постоянны. Бывало, авиационный полк садится на какой-то аэродром, совершит с него один-два боевых вылета и тут же перебирается на следующий маневрирование, так сказать силами и средствами.

Короче, никто не ведал, где теперь 211-й бомбардировочный. Полагали, что полк, вероятнее всего, где-то на киевском направлении. Туда мы и настроились идти.

Сложность положения не помешала мне всю ночь спать крепким сном: то, что я, пусть с опозданием, но все же добрался до своего аэродрома, питало душу покоем за будущее, я почти уверовал в некую благосклонность судьбы ко мне. В конце концов, рассуждал я, наше дело правое. И полк найдем!..

Наутро мы собрали вещмешки и двинулись в путь, на восток.

Шли мы по местности, уже оставленной нашими войсками, но еще не занятой врагом. На всю жизнь врезался в память нескончаемый поток беженцев. У кого-то лошадь везет небогатый скарб, кто-то сам впрягся в самодельную тележку. Молчаливые, хмурые вышагивают старики. Они хорошо помнят и германскую войну, и интервенцию во время гражданской и не хотят оставлять своих близких под оккупантами. Женщины поминутно нервно

оглядываются: не отстали ли дети? Не догоняет ли немец? Не висит ли в воздухе смерть? "Мессершмиты" время от времени выныривают откуда-то и в упор расстреливают беженцев. А дети и тут остаются детьми: пока в небе нет самолетов, они сбиваются в стайки и умудряются играть на ходу.

Обходим одну партию беженцев, догоняем новую. Снова старики, женщины, дети - с мешками, узлами, тачками, которые служили подспорьем в хозяйстве.

Мы держались дружно. С толпой беженцев не смешивались и, по возможности двигались чуть в стороне от нее. Невыносимо было смотреть на детей, которых мы бросаем на невесть какую судьбу, слышать призывы о помощи от изнемогавших под ношей пожилых женщин и отказывать им в ней. Не по себе было, когда старухи жалели нас, а старики проклинали. Старые солдаты прямо говорили нам о том, что вот -де собрались разбить врага на вражьей земле, а что выходит..

Вдоволь я нагляделся тогда горя людского...

После налетов "мессершмитов" на безоружные колонны мирных жителей дорога оставалась буквально вымощенной трупами. Такое за всю войну мне пришлось видеть раза три. Я - летчик и отвечаю за свои слова: не отличить несчастной неорганизованной толпы от войск невозможно. Фашистские стервятники творили свое варварское, бесчеловечное мерзкое дело сознательно.

Наша группа шла ходко, отмахивая километров по шестьдесят в день. Глубоким вечером мы останавливались на окраинах деревушек на ночлег. Местные жители кормили полуночных гостей, и, сморенные усталостью и сытостью, мы тут же засыпали. А на рассвете - снова в путь. За ночь войска противника уходили вперед так, что мы оказывались у них в тылу, но к следующему вечеру вновь чуть опережали их. Иногда нам везло - удавалось разжиться транспортом, часть пути, помню, преодолевали на автомобилях, мотоциклах, телегах, запряженных лошадьми или волами, даже на тракторах.

И вот как то бойцы заметили, что начальник нашей группы, капитан, в минуты опасности, когда, казалось, что враг вот-вот захватит всех, торопливо отвинчивал знаки различия, прямоугольники, которые в военной среде просто называли шпалами. А выскочим из ловушки- капитан их снова прикручивает.

- Э, так не годится, - заметили ему откровенно. - Прекрати! Иначе мы тебя, сукина сына, покончим.

- Как смеете!..

- Пристрелим - и вся беседа. Чего тут шуметь долго?

Нечто вроде собрания у нас получилось. И решение вынесли: не быть капитану командиром. А мне всей группой заявили:

- Иван, ты же комсостав. Бери нас под свое начало.

Раздумывать особо некогда было. Да и о чем, собственно, раздумывать? Я согласился.

В дальнейшем капитан охотно мне подчинялся. В трусости более уличен не был. И о его поступке мы никому не сообщили.

Дней шесть- восемь продолжались наши мытарства. Где-то на подступах к Днепру мы уже уверенно оторвались от немцев. Теперь стала задача - как переправиться? Но, благо, переправы, мосты еще существовали, и никакой заминки не случилось. А на левом берегу Днепра мы с облегчением вздохнули: выкарабкались!..

Наконец-то устроили большой привал. Побрились. Привели себя мало-мальски в порядок. И явились в первую же войсковую часть с просьбой помочь найти наш полк. Получив крайне смутные сведения о местонахождении 211-го бомбардировочного, отправились дальше. Дня полтора слонялись еще по подразделениям с навязчивыми вопросами, пока добились вразумительного ответа: полк в Лубнах.

Вышли мы к Днепру в районе Днепропетровска, Днепродзержинска. А Лубны это ведь под Киевом!

Тащиться под Киев пешим ходом, когда здесь еще действовала железная дорога, не имело смысла. На ближайшей станции сговорчивый военный комендант без проволочек посадил нас в проходящий поезд, и вскоре, мы весело сочиняли куплеты:

От Котовска до Лубень

Ехали пятнадцать день...

"Пятнадцать день" - это, конечно, в шутку. Добрались мы скорее. Но полк, нашли не в Лубнах, а в Яготине, что тоже под Киевом.

Когда я, взволнованный, ввалился в землянку командира полка Родякина, лицо его не выразило удивления. Оно было по-будничному озабоченным.

- Слушай - почему-то прошептал он, - а мы тебя давно похоронили...

Я бодро выпалил:

- Требую воскресить, товарищ майор!

- Да, конечно, я дам команду...

Потом переспросил меня, как будто это не было очевидно:

- Пришел. Молодец. И людей привел...

Оказывается, 21 июля летчики другого звена нашей группы видели мое приземление на горящем самолете и доложили что самолет упал, а экипаж погиб. Начальник штаба майор Савинов

за ужином даже выпил стакан молдавского вина за упокой моей души.

- А позже разве вам не сообщили обо мне?

- Кто?

- Генерал Осипенко. Я был у него.

- Нет никто ничего не сообщал. Да я ведь часто ни с кем связи не имею. А потом, знаешь, мы уже переданы другой дивизии...

Родякин распорядился, что бы все мы отправились отдыхать. Отоспаться за все эти сутки, конечно, не мешало. Но я еще представился комэску Гудзенко, а выходя от него, столкнулся с адъютантом эскадрильи лейтенантом Носовым. Николай испугался:

- Ты откуда?

Я пояснил.

- Каюсь, Иван, виноват...

- Грешен - выкладывай!

- Стыдно сказать. Собрал я твои пожитки, завернул в прорезиненный летний плащ, обшил полотном и отослал твоим родителям с запиской, мол, сын ваш не вернулся с боевого задания.

Так я был впервые похоронен заживо. Но что я мог сказать нашему адъютанту?

- Теперь многое прощается, Коля. А наперед, заказываю, воздержись до срока землей - то меня засыпать, - только и сказал.

Само собой, тут же написал родным большое и обстоятельное письмо: дескать, произошло недоразумение, и хотя меня действительно подбили, но я жив и еще повоюю

Отец у меня грамотный был, а мать малограмотная. Как потом рассказывали, принес им деревенский почтальон мой треугольник - отец сразу убедился, что почерк сына. Успокоился. А мать нив какую не верит, думает - подделка: товарищи, твердит, постарались.

Я вслед второй треугольнику, третий. Залечил таки - ее скорбящее сердце.

Мы не раз слышали и читали, как отважные железнодорожники растаскивали горящие вагоны и спасали оружие, боеприпасы, народное добро. Мы знаем о героизме машинистов, выводящих целые составы с горящих станций или проводящих свои поезда через горящую станцию. Но история, о которой я хочу рассказать, редкая, если не единственная.

Наш полк работал с полевой площадки близ большого украинского села Иван-город. Меня вызвал майор Родякин и дал поручение срочно доставить к командиру соседней части в Христиновку одного штабного работника.

Христиновка - крупная железнодорожная станция. Прилетели туда. Штабник понес пакет. Пока он ходил, я разговорился с техниками местного полка. Они-то и рассказали мне об удивительном событии.

Дня за два-три до этого эшелон открытых платформ с самолетами И-16 пришел к ним на станцию. У самолетов были отстыкованы крылья, за фюзеляж машины прочно прикреплялись к платформе. Стояли они моторами назад по ходу поезда. Вскоре по прибытию эшелона группа немецких самолетов начала бомбить станцию. Загорелись вагоны соседних эшелонов. Техники, сопровождавшие эшелоны, решили спасти боевые машины. А как спасти? Вот тут-то и сработала русская смекалка. Запустили несколько моторов и на полных оборотах стронули (самое трудное стронуть с места), а затем и вывели весь эшелон за пределы горящей станции.

Мы гордились подвигом техников. А потом он остался как то втуне, его забыли. Но ведь хорошо известно - не все подвиги задокументированы. Тешу себя надеждой, что, может быть прочитав мою книгу, откликнется кто-то из тех, кто собственными глазами видел это событие. Люди, спасшие несколько десятков самолетов, - это конечно тоже герои. Их подвиг должна знать вся страна.

Однако вернемся к боевой работе. Летчиков, оставшихся без самолетов, во многих полках называли "безлошадными". Таковых с каждым днем становилось все больше и у нас. Мы ходили дежурными по аэродрому. Выпускали группы на задание, принимали их. Выпускать всегда проще. Принимать - сложнее: количество взлетов друзей часто превышало число посадок...

Как-то я дежурил по аэродрому. Вдруг садится незнакомый самолетик. Летчики еще, помню, заспорили6 что это за машина такая? Одним кажется Р-5. Другие склоняются к утверждению, что У-2. Одни ошиблись, и другие не угадали. Оказалось польский самолет PZL. Прилетел на нем заместитель командира дивизии подполковник Кулдин.

Минут через пятнадцать меня вызывает майор Родякин. Вижу командир полка и подполковник чем-то сильно озабочены.

- Положение тяжелое, лейтенант Пстыго, - начал Родякин. - Мы вынуждены отойти в тыл. Но имеем на то права без разрешения командира дивизии. Даже его заместитель сейчас выручить не может.

- Ну да, - смеется Кулдин. - Вы улетите, а я ищи ветра в поле. - И уже всерьез: - Надо отвезти мою записку командиру дивизии. Ты, лейтенант, летать умеешь?

- Он хороший летчик, не сомневайся, говорит Родякин, и

вместе мы идем к незнакомому самолету.

- Товарищ подполковник, такую машину впервые вижу, - замечаю я, теперь уже поняв, что записку доставлять придется на этом аппарате, а летные законы запрещают летать таким образом.

- Невелика беда.

- Да как же я на ней полечу?

Кулдин удивленно посмотрел на Родякина:

- А ты говорил, что хороший летчик. Какой он к черту летчик! Тут же и напугался.

- Никак нет! - опомнился я - Вы мне только покажите, что куда на этом самолете.

- Это другой разговор. Полезай в кабину!

Забрался я в кабину. Подполковник за несколько минут кое-что объяснил мне и сказал:

- Обучен, если смекалистый!..

Вырулил я, взлетел. Минут сорок был в воздухе. Пришел на заданный аэродром.

Произвел посадку. Командир дивизии принял записку, написал ответ, и я вернулся.

- Учти лейтенант многое на войне придется делать впервые, - заметил мне Кулдин, и я не раз вспоминал потом эти слова заместителя командира дивизии. Они были пророческими.

Наш полк стоял на аэродроме под Борисполем. Мы летали бомбить войска противника западнее и юго-западнее Киева. И вот как-то на нас навалилась большая группа Ме-109. Немцам удалось подбить два наших самолета. Группа рассыпалась. Вижу, остался один. Что делать? Я уже знал как атакуют Ме-109. Впереди Киев. Решаю снизится до предельно низкой высоты и с маневрированием уйти от преследования.

Несутся крыши старинного города где-то уже выше моей машины, а я все прижимаю и прижимаю ее к земле. Оторвался все-таки от "мессеров".

- Как ты уцелел, как ушел от "мессеров"? - спрашивали потом ребята.

Я полушутя отвечал:

- Да в Киеве над Крещатиком летел ниже домов. Немцы, видимо решили, что я сам разобьюсь, вот и отстали...

В тот период пришлось мне летать на боевые задания с разными штурманами на "безхозных" самолетах, то есть на тех, где летчики, а чаще штурманы были ранены. Чаще всего мы бомбили скопление войск противника на привалах, на заправке техники. Тут удары были достаточно эффективны. Менее результативно было бомбометание на дорогах. Дорога - ниточка, легко и промазать. Летали, конечно, и на переправы, и на другие

цели. Словом делали свое тяжкое, но нужное дело.

В те дни произошло большое событие в моей жизни. Партбюро полка посчитало, что я достоин быть коммунистом. Созвали собрание. Я изложил биографию - что там излагать было! Потом выступили мои товарищи. Заявили, что доверяют мне, и приняли в члены партии. Казалось бы, что изменилось. И все-таки изменилось. Ответственность моя возросла. За все, за все...

А полк то и дело менял полевые аэродромы, площадки: Яготин, Борисполь, затем Бровары, после чего опять Яготин. Из Яготина опять в Лубны, из Лубен перелетели на Голубовку, что под Прилуками. Летчики от постоянных перелетов в общем не страдали. А вот нашим техникам, мотористам - тем доставалось. Они ведь переезжали на машинах. Не было машин - пешком добирались. И это сутками, с аэродрома на аэродром... Бывало доберутся до места, а полка уже здесь нет. Снова переезды, переходы.

В очередной полет с аэродрома Голубовка под Прилуками в боевую группу включили и меня. Штурманом ко мне приставили лейтенанта Купчика. Группа была небольшая. Я, помню, шел на левом фланге. Смотрим в районе цели носятся на большой скорости незнакомые истребители. Ме-109 мы уже хорошо знали, а тут какие-то незнакомые. Переговариваемся со штурманом, что, мол, за самолет такой. Гляжу, идет на нас в атаку. Я прошу штурмана передавать мне дистанцию до атакующего самолета и отражать атаку противника. И вот, как только услышал нашу ответную очередь, не ожидая доклада, делаю резкий маневр вправо и со скольжением пытаюсь уйти из-под удара. Но, кажется поздно: истребитель достал нас.

Летчик никогда не бросит свой самолет, пока он жив, пока тянет мотор. Тогда я долетел на аэродром, зашел на посадку, выпустил шасси, но что-то мне мешало, что-то вызывало сомнения. У штурмана в кабине были щели, через которые просматривались стойки шасси в выпущенном состоянии. Колес через эти щели не видно. И вот штурман докладывает:

- Шасси выпущено.

По своей световой и механической сигнализации шасси тоже выпущено, поэтому иду на посадку. Приземляюсь и вдруг слышу необычные, резкие толчки с левой стороны. Наконец торможение, машина энергично разворачивается на 180 градусов. Я быстро выключил мотор, выскакиваю из кабины и вижу, что самолет стоит на одном правом колесе. Левое напрочь отбито от стойки и упало на землю, видимо еще при выпуске шасси, в воздухе.

До войны считалось, что подобная посадка практически невозможна.

А от атаки противника мы с Купчиком тогда довольно легко отделались. Ведь тот, который атаковал нас, был самый скоростной истребитель Германии "Хейнкель-113". Он не пошел в массовое производство, потому, что система охлаждения мотора была паровая. Паровые охладительные трубы и трубочки были смонтированы внутри по всему крылу, в связи с чем истребитель оказался очень уязвим и маложивуч. Попадание пули выводило из строя паровое охлаждение, а вслед за этим и мотор.

Больше я и мои товарищи с Хе-113 ни на земле, ни в воздухе не встречались. Немцы перестали его изготовлять.

Но вот мы оставили Голубовку - перелетели в Петривцы. Обстановка здесь была тревожная. Несколько дней назад враг форсировал Днепр и с двух сторон прорывался в район Миргорода: одна ударная группировка противника из района Чернигова, другая - из Кременчуга. А Петривцы как раз под Миргородом. То есть там где позже враг замкнул кольцо, окружив киевскую группировку наших войск.

Сидим на аэродроме. И вдруг замечаем, что на горизонте танки и мотоциклы. Конечно, немецкие. Очевидно, подошли разведывательные подразделения южной, кременчугской, группировки противника. Невольно началась суматоха, еще вот-вот и паника. Командир полка Родякин, начальник штаба Савинов, оба бледные как полотно, жестко и четко отдают приказания, вплоть до того, что каждому летчику называют номер его самолета.

- Пстыго! Номер семь!

Бегу к "семерке". Штурман уже в машине.

- Все проверил?..

- Тикать будем!

Подбежал к самолету техник звена:

- Товарищ командир, а меня оставите?

Кричу ему:

- Садись!

Тут кто-то еще из техсостава:

- Товарищ командир а меня - на погибель?

- Живо садись!

Пока с парашютом возился четверых посадил в штурманскую кабину. На взлете хвост машины поднял с трудом, еле оторвался от земли, но летим.

Прилетели в Полтаву. На аэродроме, гляжу, лежит крест из белых полотнищ. А с летного поля красными ракетами сигналят - взять не можем. Посадка запрещена. Правда, дают направление, куда дальше следовать.

Садимся на поле рядом с населенным пунктом Выська. В

какой именно Выськe то ли в Средней, то ли в Большой, то ли в Нижней - там этих Высек с десяток! сейчас уже не помню. Здесь узнаем, что после упорных и ожесточенных боев наши войска оставили Киев.

Мы были подавлены отходом своих войск. Каждый был взвинчен до такой степени, что друзья могли поцапаться из-за любой мелочи.

Теперь с высоты своего возраста и военного опыта хочу отметить грубый просчет в довоенном воспитании бойцов и командиров. Мы не имели реального представления о положении вещей, о мощи той же германской армии, с которой столкнулись, на вооружение которой работала вся Европа. Даже когда оставили Киев, я и мои товарищи искренне думали, что враг наступает только здесь, а вот в другом месте его бьем мы, что наши танки наверняка уже где-то под Берлином.

И те бодренькие песни мы еще не забыли, они еще нас вдохновляли:

И на вражьей земле
Мы врага разобьем
Малой кровью,
Могучим ударом...

Лишь после сдачи Киева и Харькова наши головы наконец-то протрезвели. И мы отбросили пустые иллюзии.

Наш 211 бомбардировочный понес большие потери. От всего полка осталось лишь одиннадцать самолетов. Изуродованных, побитых...

И тогда полк отослали в среднюю полосу России, в Балашов, на переформирование. Оттуда часть летчиков направили в другие части, а остальных, в том числе и меня, посадили изучать новый самолет- штурмовик Ил-2.

О самолете этом в то время уже ходила добрая слава. Бронированный, он имел хорошую маневренность. Развиваемая им скорость у земли - более 400 километров в час - позволяла стремительно атаковать наземные цели., а надежная броня защищала летчика и машину от огня противника, повышала его живучесть. Две пушки калибром 23 миллиметра и два скорострельных пулемета делали Ил-2 боевым и грозным оружием на поле боя. Штурмовик имел солидную бомбовую нагрузку - до 400 килограммов и восемь направляющих балок для подвески эрэсов - реактивных снарядов.

Именно о такой машине и мечтали летчики - с хорошей маневренностью, скоростью, крепкой защитой и мощной ударной силой.

Когда мы приступили к изучению штурмовика, ни одного

"живого" самолета этого типа в Балашове не было. Постигали суть машины лишь по описаниям да схемам с картинками. Досадовали, конечно, но послабления себе не давали. И с выводами не спешили. Делились сомнениями. Дотошно относились ко всякого рода мелочам: войны нам уже крепенько кое-что втолковала.

Это походило, пожалуй, на то, как понюхавший пороху ратник примерял бы доспехи и выбирал булаву для следующей битвы. Нет, скорее, выбирал не оружие, а верного коня: и зубы смотрит, и холку, и норов без внимания не оставлен.

Казалось бы, всего год назад мы постигали материальную часть Су-2. Тогда постигали и сейчас постигаем. В чем, собственно разница? Прежде всего вникали в устройство двигателя, топливной системы и системы охлаждения. И нынче вникаем.

А разница была. И существенная!

Тогда доскональное знание техники в значительной степени являлось предметом нашей мужской гордости и пилотского шика. Теперь же нам было не до шика. Знание боевой техники рассматривалось в прямой зависимости от того, как придется бить противника.

Наконец в Балашов прибыло несколько "Илов". Самолет имел остроконечный нос, обтекаемую форму фюзеляжа, металлические крылья. Компактный, ладный, он уже одним только видом внушал доверие. У летчиков к нему сразу же возникли симпатия и почтение. Замечу, что это большое дело - нравится тебе твоя машина или не слишком. Нелюбимая машина всю душу измотает!

Освоение штурмовика пошло куда быстрее. По мере готовности мы начали вылетать самостоятельно. Никакого учебного самолета, конечно, не было - летали сразу на боевых. Машина легко управлялась, чутко отзываясь на каждое требование летчика. Практически за все время учебы каждый из нас провел в воздухе часов пять - семь.

Пока же мы переквалифицировались, техники полка отремонтировали наши одиннадцать Су-2, которые было приказано доставить под Пензу. Тогда я и совершил прощальный полет на этом самолете.

Взлетели, помню, двумя группами: шесть машин вел мой командир эскадрильи капитан Львов, остальные - я. Поднимались в Саратове с черной мерзлой земли, а садились на рыхлый, светящийся на солнце неглубокий снег.

По возвращению в Балашов я заболел и слег. У меня опухли суставы - рецидив ревматизма, которым болел в детстве. Так в саратовском госпитале и пришлось встретить новый, 1942 год.

Положение относительного бездействия, долгие часы ночного бдения, беседы с ранеными, товарищами по несчастью, невольно возвращали к событиям прошедших месяцев.

Осенью и зимой 1941 года сложилась драматическая обстановка на всех фронтах. Киевская группировка наших войск понесла невосполнимые потери, по существу, была разгромлена. Враг наступал на юге и юго-западе. Немцы на артиллерийский выстрел подошли к Ленинграду, окружили и блокировали его. Враг стоял возле Москвы. Переживаний было много. Настроение у всех тяжелое. Но поднялся народ "на бой кровавый, святой и правый". С Урала, из Сибири шло пополнение - дивизии, армии. Они сходу вступали в бой и сдерживали врага.

В это время мы впервые услыхали имена наших полководцев Жукова, Рокоссовского, Конева.

Вся страна, весь мир с большим волнением следили за Московской битвой. Отразив ожесточенный натиск врага, наши войска перешли в решительное наступление и отогнали немцев от Москвы на 150-200 километров. Нетрудно понять наше состояние. Мы воспряли духом.

И все же лежа в госпитале, я не раз возвращался к трудным вопросам уже истории. Меня, да и не только меня терзали, мучили, навязчиво лезли в голову вопросы: почему так неудачно началась для нас война? Почему мы весь 1941 год отступали? Почему мы докатились до Москвы? Почему?

Тогда ни я, ни все вместе со мной лежавшие в госпитале ответить на эти вопросы не могли. Мы многого не знали, многого не могли сопоставить, проанализировать. Эти вопросы не перестали волновать нас и по сей день. На них мы ищем ответы и сейчас. Нельзя сказать, что все ответы найдены. Однако многое прояснилось, многое подтверждено документами, участниками событий, очевидцами. И вот как мне представляется сейчас - с позиций пройденного и пережитого.

Наш народ и наше правительство по тому, как распоясывался и бесчинствовал Гитлер в Европе в 1939-40 годах, конечно, чувствовали дыхание войны. Были приняты многие меры ускоренной подготовки к обороне страны. Многие, но не все.

Авиация противника в первые часы и дни войны произвела массированные налеты на 26 аэродромов Западного ОВО, на 23 аэродрома Киевского ОВО, на 11 аэродромов Прибалтийского. Всего - по 60 аэродромам. В результате этих налетов мы потеряли 800 самолетов. В воздушных боях - 400, а всего - 1200. Это тяжелые потери. Особенно пострадали ВВС Западного округа, потерявшие 738 самолетов. Командующий ВВС округа генерал И.И. Копец не выдержал всего этого и застрелился.

Я далек от намерения излагать в этой книге научно обоснованные выводы о наших неудачах в начале войны. Но и сейчас горечь неуспехов и боль утрат того давнего времени не дают покоя, и я не могу не высказать некоторых своих соображений не претендуя на их бесспорность.

Итак, известно, что несмотря на наши успехи, в первые пятилетки наша промышленность все же была слабее германской, на которую работала вся Европа. Германия и ее сателлиты в 1940 году выплавили 43,6 млн тонн стали. Мы ее выплавили 18,3 млн тонн, а во вторую половину 1941года только 6,5 млн тонн: сказалось перемещение металлургических заводов из западных районов на восток. Электроэнергии Германия выработала 110 млрд квт.ч, мы - 48,3 млрд квт.ч. Металлорежущих станков у нас было в три раза меньше. Уровень техники и технологии у нас был ниже, чем у Германии.

Именно поэтому немецкие истребители Ме-109 были лучше наших И-16, И-153 и даже нового ЛаГГ-3. Немецкие бомбардировщики Ю-88 и Хе-111 превосходили наши ТБ-1, ТБ-3, СБ и Су-2.

Танки противника уступали в бою нашим Т-34, но у нас их было до обидного мало.

Германия производила в массовых масштабах автоматическое оружие. Мы же тешили себя надеждой, что одержим победу с винтовкой-трехлинейкой Мосина, образца 1891-1930 годов.

Что касается боевых действий авиации, теперь уже известно, как пагубно сказался неверно обобщенный опыт испанской войны. В Испании воевали наши отборные, опытные летчики, в полном смысле слова асы. Они даже на устаревших машинах могли драться и одерживать победы в воздушных боях. Особенно отличились П.В. Рычагов, А.К. Серов, А.С. Осипенко, И.А. Лакеев, Г.Н. Захаров, Б.А. Смирнов, М.Н. Якушин. Но в целом уже события в Испании наглядно показали отставание наших боевых самолетов.

Конечно дальние перелеты экипажей Громова, Чкалова, Гризодубовой были большим достижением нашей страны. Однако разве они отражали фактическое состояние нашей боевой авиации? Они ведь строились специально для рекордных полетов. Такие машины не могли быть боевыми. Например рекорд высоты летчик Коккинаки установил на самолете, с которого даже штатное сиденье летчика сняли и заменили полотняным - для облегчения машины. Тем не менее эти полеты нас успокаивали и откровенно убаюкивали.

Сталин всеми военными делами правил единолично, и, мягко говоря, никому в них особого допуска не давал. Кроме того, на

него все время влияли такие герои гражданской войны, как Буденный, Ворошилов, Кулик, которые не изучали развитие военного дела в мире и, естественно отстали от современного уровня и требований. Они почти до самого начала войны считали главной маневренной и ударной силой конницу. Роль танков недооценили. Другие крупные военные специалисты - Егоров, Тухачевский, Блюхер, Якир, Уборевич, Алкснис - оказались несправедливо репрессированными. В предвоенные годы было репрессировано много и других военных специалистов разных рангов.

Везде и всюду нашу авиацию именовали "сталинскими соколами". Авиация действительно пользовалась особой любовью Сталина. Может, это и хорошо. А вот плохую роль играл бывший нарком авиапромышленности Каганович - человек малограмотный и неорганизованный. Заменивший его перед самым началом войны Шахурин уже не успел поправить дело.

Пагубной была частая смена руководства. За три с половиной года сменилось пять начальников ВВС! Сроки их командования все сокращались. Незаконно репрессированного и, безусловно, талантливого Алксниса сменил Локтионов, который пробыл в должности начальника ВВС около двух лет, Смушкевич был около года, Рычагов - полгода. Жигарев вступил в должность менее чем за месяц до начала войны.

15 декабря 1938 года погиб В.П. Чкалов при испытании очень перспективного, с хорошими летными характеристиками самолета конструкции Поликарпова. Вскоре этот самолет потерпел другие неудачи. И хотя в гибели Чкалова есть доля его вины, практически КБ Поликарпова начало сдавать свои позиции, хиреть, и его самолеты не получили развития.

Мне думается, что все вышесказанное и многое другое обусловило наше отставание. Так бомбардировочная авиация у нас оказалась очень слабой. Самым массовыми фронтовыми бомбардировщиками до войны были СБ, ДБ и Су-2. На вооружении состояли еще ТБ-1 и ТБ-3. Фронтовых бомбардировщиков Пе-2 в строевых частях было мало. Бомбардировщик же Ту-2 на вооружение в массовом масштабе стал поступать лишь в конце 1942 года.

Хорошим боевым самолетом оказался штурмовик Ил-2. Он прошел испытания. Но по недоразумению начал производиться одноместным, без воздушного стрелка, отчего мы несли неоправданно большие потери. Лишь в 1943 году начал поступать на фронт двухместный Ил-2.

Из трех новых, довоенных истребителей МиГ-3, ЛаГГ-3 и Як-1 слабым считался последний - Як-1. А на деле получилось совсем

не так. МиГ - 3 имел хорошие данные для воздушного боя на высоте 4000 метров и выше, но на эту высоту не шли самолеты противника. На малых же высотах, где в основном и происходили бои, МиГ был очень тяжелым. Тяжелым был и ЛаГГ. Словом война внесла свои решительные поправки.

Так, Як-1 позже неоднократно модернизировался. Появились Як-7, Як-9, Як-3. Эти истребители были самыми массовыми в производстве и бою, а хорошие истребители Ла-5 и Ла-7 на фронт попали лишь в 1943 году.

Таким образом, в 1941 году наша авиапромышленность выпустила только 45 процентов новых самолетов. Но даже при всех недостатках новых истребителей изготовлено их было до 1941 года включительно было чрезвычайно мало.

Главные авиазаводы были в Москве, Воронеже, Запорожье, Рыбинске, Саратове. Все они в первый период войны были досягаемы для немецкой авиации, и мы их полностью или частично эвакуировали.

Насколько правильно информировали меня мои боевые друзья, картина в производстве танков и артиллерии была почти аналогичной, а временами еще хуже. Не хватало бронированной стали. Не секрет, что ощущался страшный голод на все виды боеприпасов. Нередко командиры стрелкового полка или дивизии бесцельно таскали за собой свою артиллерию. Таскать надо- это оружие. А стрелять нечем было. Катастрофически не хватало и стрелкового оружия. Выпуск автоматов только развертывали.

Несколько слов о внезапности наступления.

К середине июня 1941 года Германия закончила стратегическое развертывание и оперативное построение боевых порядков. Против нас развернулось и заняло исходные позиции для наступления 166 дивизий и 4 воздушных флота. Таким образом противник был готов к немедленным боевым действиям.

Знали ли мы об этом? Мы не могли об этом не знать. Другой разговор, что делали и что сделали? Германская авиация вела систематическую разведку нашей территории на глубину 150 и даже 250 километров от государственной границы. Наши истребители сидели в готовности, просились в воздух, но не только стрелять - даже подниматься для отпугивания разведчиков противника не разрешали "сверху".

В то же время укрепления старой до 1939 года приграничной полосы обороны мы демонтировали, а новых создать не успели. И вот 22 июня 1941 года немцы обрушили на нас удар страшной силы.

Летом 1941 года наши войска отступали - где с боями, организованно, где не очень. Подтягивали и накапливали силы. В

Московской битве мы уже измотали, обескровили противника, а затем развернули мощное контрнаступление.

Одним из недостатков первых месяцев войны был, на мой взгляд, слабый уровень подготовки командного состава. Да и вообще недостаток его. Командиров взводов, рот, батальонов и выше хватало всего-навсего на миллионную армию, а ведь пришлось развернуть сначала семи-, а затем и одиннадцатимиллионную армию. За короткое время на такую армию подготовить умелых командиров практически невозможно. Срочно развертывались краткосрочные школы, курсы подготовки командиров. Но как бы их не называли - "ускоренные", "срочные", "сверхсрочные", - настоящих командиров быстро не подготовишь. Подготовка их, как говорится, желала оставаться лучшей. Приходилось доучиваться в бою, а это значит - доучиваться потерями и не малой кровью, как пелось в песне, а довольно большой...

На госпитальной койке всякий на время становится философом. Я не был исключением. Лежал, думал - и о себе, и о судьбе страны. Казалось, ни в чем себя особо упрекнуть не мог, и все же, чуть пойдя на поправку, я начал требовать поскорей выписать меня в полк.

Военврач слушал, слушал, да однажды резко осек:

- Ты, юноша, не кипятись! Там кто нужен? Солдат. А ты полсолдата! Вот, когда вылечу совсем, тогда и отпущу.

Я уже дрова на больничном дворе колю, а меня все лечат. Объясняют: курс должен пройти. Месяца полтора лечили. Правда с тех пор ревматизмом, от которого меня лечили, я больше не страдал.

Сорок второй...

После госпиталя мне было предписано явиться в Куйбышев, где формировались штурмовые полки. Я полагал, что меня тут же отправят на фронт. А оказался, к своему крайнему неудовольствию, в инструкторском составе. Едва сам овладел новой машиной - а уже в учителя.

Работы было много. Приходилось не только переучивать опытных летчиков, но и ставить на крыло новичков: иные-то до недавнего времени и самолета этого не видели. За считанные недели готовили мы штурмовиков и отправляли в штурмовые полки, которые нуждались в постоянном притоке свежих сил. Но сердце у меня не лежало к наставнической деятельности. И я, добросовестно исполняя обязанности инструктора, присматривал среди временно базирующихся на аэродроме летных частей полк, с которым бы удрал на фронт.

И приглядел. 504-й штурмовой авиаполк, которым

командовал майор Ф.З. Болдырихин. Полк этот за три месяца боев на Ленинградском фронте совершил много боевых вылетов, вывел из строя около двухсот автомашин с грузами, до двух десятков танков, сжег тринадцать самолетов и уничтожил около тысячи шестисот солдат и офицеров противника. Комиссаром полка - тогда это было довольно необычно - был летчик Т. Левченко. Такой мог увлечь подчиненных не только словом, но и делом, личным примером.

Полк состоял из двух эскадрилий. Одной командовал лейтенант Ф. Янченко, другой - капитан И. Иваха. Еще 504-й полк привлек меня тем, что среди летчиков полка нашлись старые знакомые. Они-то и свели меня с командиром.

При встрече Болдырихин спросил:

- Вы что - на фронт хотите?

- Так точно!

- Похвально. И должность подходящую небось потребуете? А я вам должности дать не могу. Рядовым пойдете?

- Да кем угодно!..

И Болдырихин взял меня командиром звена.

В начале марта 1942 года 504 штурмовой полк был включен в состав ВВС

Брянского фронта. Перелетев на полевой аэродром под Елец, мы начали готовиться к предстоящим боям.

И вот в апреле мой первый боевой вылет на "иле". Ходили мы тогда на задание в район Мценска - это на пределе горючего. Вел нас, помню, опытный летчик, штурман полка капитан Лыткин. Отштурмовались и вернулись домой благополучно - всей группой.

В мае войска Юго-Западного фронта перешли в наступление - дело было под Харьковом. Мы жадно ловили сводки Совинформбюро. Радовались. Тогда же началось создание воздушных армий, формирование крупных авиационных соединений. Наш 504-й штурмовой авиаполк включили в состав только что созданной 226 штурмовой авиадивизии, и полк перелетел на полевой аэродром Лачиново. С этой площадки мы совершили только два боевых вылета. Но такие, которые запомнились.

...Под Курском находился аэродром, на котором по данным разведки, было более шестидесяти самолетов. Аэродром - базовый, понятно, сильно защищен. Но мы знали, что нам его рано или поздно штурмовать. Единственное, чего мы не ведали - дня и времени вылета. И жили с постоянным ощущением: сегодня обязательно пойдем на боевое задание.

Переживали... А ожидание - вот-вот объявят вылет - растянулось на неделю.

Тут еще зачастил к нам дивизионный разведчик. Приходил порой по три раза на дню и непременно с новостями: мол пометьте на картах - ребята выявили еще одну зенитную батарею. Да куда уже было помечать! И так, по его данным, на карте вокруг аэродрома сплошные зенитные батареи.

"Чего они там эти зенитные батареи, пекутся, что ли?!" - негодовали мы про себя, а однажды не выдержали и выпалили разведчику:

- Побереги наше здоровье. Не ходи! Еще одну батарею обнаружишь- побьем!..

Тревожило нас и такое обстоятельство: Лачиново находилось в районе Курской

магнитной аномалии, а это значительно затрудняло действия летчика ориентироваться по компасу в тех краях практически невозможно. Поэтому вылет на задание требовал большого профессионального мастерства.

Думаю, не случайно накануне вылета у нас в полку и побывал командир дивизии полковник М.И. Горлаченко. В доходчивой форме, ничего не приукрашивая и не преувеличивая, он рассказал о фронтовой обстановке, которая сложилась на текущий день на фронте, о задачах, которые предстояло решать дивизии. Особый эффект на всех нас, летчиков, произвели боевые награды комдива - два ордена Красного Знамени, ценимые в войсках чрезвычайно.

А потом был полет на Курск. На подступах к нему нас встретил шквал зенитного огня. Несколько машин грохнуло наземь сразу. Но остальные прорвались и сожгли десятки вражеских самолетов.

Домой возвращались с приключениями. Из-под зенитно-артиллерийского огня выскочили и чувствуем, что заблудился наш ведущий. Пока не сознается, но что-то неуверенно ведет группу. Вдруг по рации:

- Кто знает, где идем? Выходи вперед!

Смотрю, никто не торопится вперед выходить. Тогда я прибавил газ, обхожу собратьев и незаметно доворачиваю влево, немного, градусов на десять. А через пятнадцать минут вывожу группу на свой аэродром.

Как мне это удалось? Я неплохо ориентировался без компаса - по железной дороге, в полукилометре от которой мы базировались. И весь полет держал в голове - по какую руку находится "железка". Как потом оказалось, ведущий наш знал, где мы идем, он просто решил проверить ориентировку своих заместителей.

После вылета на Курск меня назначили заместителем командира эскадрильи и доверили водить группы на задания.

А вскоре вызывает командир полка и дает такое задание:

- В Ельце, в передвижных мастерских, отремонтировали четыре наших "ила". Перегоните их. - И сразу же предупреждает: - Не провороньте только!

Со мной поехали три летчика. На месте выяснилось, что ремонт самолетов еще не закончен. И вот я каждый день аккуратно посещаю мастерскую, обстоятельно интересуюсь ходом ремонта. Меня терпеливо выслушивают. Я терпеливо выслушиваю техников. Меня обнадеживают. И я, получив гарантии и клятвенные заверения, что они приложат все силы и даже больше, считаю свою миссию выполненной.

Назавтра это повторяется...

Начальника мастерских уже раздражают мои визиты, он багровеет при одном моем появлении и старается скрыться, ссылаясь на срочность каких-то заданий. Но меня, по-прежнему, обнадеживают.

В конце концов я начинаю догадываться, что тут что-то не чисто, и напрямик спрашиваю:

- В чем дело?

Начальник мастерских ничего определенного не ответил, но намекнул, что, мол все зависит от старших.

- От кого?

- От генерала Красовского!

Я в запальчивости бегу к генералу с твердой уверенностью разоблачить темные

махинации его подчиненных. А генерал, упредив меня, без всяких предисловий объявляет, что имеет свои виды на эти самолеты и предлагает нам остаться у него.

Ну и положение! И отказаться нельзя: Красовский только что назначен командующим 2-й воздушной армией. И согласиться нельзя: полку нанесу большой урон. Тут я вспомнил предупреждение командира полка и отвечаю как моно уклончивее.

Генерал вроде бы удовлетворен ответом:

- Можете идти. Загляните ко мне, когда машины отремонтируют.

Кроме нашей четверки, в Ельце не было летчиков-штурмовиков, а после "лечения" самолеты положено облетать. Так и сделали.

Когда ремонт подошел к концу, мы сделали несколько кругов над аэродромом. Потом я доложил генералу о результатах облета, о дефектах, которые обнаружил и которые требовали устранения. Красовский приказал продолжить облеты, начальнику мастерских, после того как я покинул кабинет, велел

за мной и моими товарищами поглядывать.

Не зря так не доверял нам командарм. Мы уже твердо решили улететь в свой полк. Так что, когда нам снова разрешили еще раз облетать машины, я собрал в воздухе группу и без лишних слов взял курс на свой аэродром.

Красовскому, понятно, сообщили о нашем "побеге". Как потом стало известно, генерал очень рассердился и наказал начальника мастерских. Но машины у нашего полка не отобрали - мы были не в его армии.

Из-под Харькова сперва солдатский телеграф, а затем и официальные сводки приносили недобрые вести. Несколько дней наши войска на определенном участке фронта действительно теснили врага и продвигались вперед. Но тем самым они влезали в подготовленный противником мешок, который ему потом удалось "завязать". В окружении оказалось много наших войск. Они несли тяжелые, бессмысленные потери и с тяжелыми боями пробивались на восток, к основным нашим силам.

В те дни Бодрихин и объявил полку, что наша дивизия поступает в распоряжение командующего ВВС Юго-Западного фронта генерала Т.Т. Хрюкина. Вскоре наш 504-й штурмовой полк перевели на полевую площадку несколько южнее Уразова. Некоторое время всем полком летали сбрасывать мешки с сухарями оказавшимся в окружении войскам. Я лично сделал восемь вылетов, под завязку груженый сухарями. Позже летали на другие боевые задания, штурмовали аэродромы врага, на которых находили пристанище "мессершмиты". Но вот один из самых вредных аэродромов уничтожить нам никак не удавалось. Расскажу подробнее.

Итак, аэродром находился в районе Граково, южнее Харькова. В этот район неоднократно вылетали группы, но всякий раз безрезультатно: не обнаружив самолеты, летчики штурмовали запасную цель и возвращались домой. Появилось сомнение в реальности существования аэродрома в указанном районе. Не напутала ли чего разведка? Не дезинформацию ли подбрасывает нам противник, что бы навести на ложный след, отвести внимание от подлинного-то аэродрома?

Нет, утверждала разведка, сведения получены из верных источников и даже перепроверены. Ищите!

5 июня командир полка лично повел штурмовать заколдованный аэродром группу из девяти "илов". На меня была возложена задача доразведки цели.

- Всем наблюдать за землей! - приказал Болдырихин.

Вот и район Граково. Полусожженные деревни, перелески, поляны... Где-то здесь затаился враг...

Я вглядываюсь в зеленые, рыжие и черные пятна и думаю: "Это же не Бавария. Это там небось и у камня, и у земли баварский выговор, и я их речь без толмача не пойму. Тут - своя земля. Неужели она мне не шепнет, не выкрикнет, не подскажет как-то, где укрылась крылатая нечисть?"

Подумав так, я обрел уверенность. И стал искать на земле "знак" для меня.

Развернулся над поляной. Вроде поляна как поляна. Лесок окаймляет ее с трех сторон. Правда листва кое-где на деревьях пожухла. Странно. Рановато как будто, лето еще только начинается.

Не знак ли?

Внимательно разглядываю поляну. По краям ее на ровном зеленом фоне маленькие пятна - как штопка на носке. И вдруг в этой "штопке" я обнаруживаю совершенно очевидную закономерность, затем почти убежден - вот они места стоянок истребителей! Самолеты замаскированы срубленными деревьями. Оттого-то на них листва и пожухла, а рыжие пятна - это погоревшая трава при пробе моторов.

Даю пулеметную очередь в направлении цели, обозначая ее. Командир полка перестраивает штурмовики для атаки. На поляне появились султаны разрывов. Взметнулся один язык пламени, второй...

Два дежурных "мессершмита" выскочили на середину поляны и пошли на взлет, но поздно. Мой командир эскадрильи лейтенант Янченко меткими пушечными очередями свалил одного. Второй хоть и взлетел, да не отважился в одиночку атаковать штурмовиков и ушел в сторону.

Затем мы повторили атаку. После бомбежки цель атаковали реактивными снарядами.

На следующий день о нашем вылете сообщалось в сводке Совинформбюро. Нами было уничтожено и повреждено около двадцати самолетов противника! Правда и мы понесли боевые потери.

В одном из вылетов у всех на глазах погиб командир эскадрильи Янченко. Когда его машина была подбита, он на горящем самолете врезался в скопление войск противника.

Группа отштурмовалась и вернулась домой. После посадки я пришел доложить о боевом вылете командиру полка. Тут же, помню, находился и комиссар полка Левченко. Мы молчали и курили. Потом командир сказал:

- Ну, хватит. Война - не мать родна. Товарищ Пстыго, принимай эскадрилью.

Между тем положение на фронте еще более осложнилось. Из окружения удалось выкарабкаться далеко не всем. Многих ожидали плен, концлагеря, расстрелы...

Измотанные в напряженных боях, войска Юго-Западного фронта отходили все дальше на восток. Дороги снова запрудили толпы беженцев. Отходившие кое-где не успевали уничтожить ценную технику, боеприпасы, горючее. Так на станции Приколотное врагу удалось захватить несколько наших эшелонов, причем два эшелона с горючим.

И вот, помню, к нам прилетел только что назначенный командующим 8 ВА генерал-майор Хрюкин. Человек легендарный, глубоко чтимый всеми, он был совсем молод. В 1942 году ему было тридцать два года, а он уже командовал армией.

Тогда, на аэродроме в Уразове, я видел Хрюкина впервые. Он собрал командный состав полка и поставил задачу: произвести налет на станцию Приколотное. Генерал мог просто приказать выполнить задание - и точка. А Тимофей Тимофеевич поинтересовался мнением летчиков: как лучше справиться с задачей - день серый, видимости никакой, шел мелкий, но частый дождь. Кто-то предложил посылать на станцию звено за звеном, мол, что они не доделают другие довершат. Командир полка высказался за вылет всех самолетов одновременно и заключил:

- А ведущим - Пстыго.

Я воспротивился:

- Столько самолетов не поведу!

Хрюкин вскинул брови:

- Как "не поведу"?!

- При такой погоде я их не соберу, скорее - растеряю, товарищ генерал.

- Допустим. Дальше?.. Не останавливайтесь на полпути,

старший лейтенант. Отвергая чужое, утверждайте свое. Ваш план?

- Если позволите...

- Дозволяю!

- Мы бы втроем туда проскочили: я, Батраков и Докукин.

- И что вы там сделаете?

- Думаю, больше, чем 10-12 штурмовиков.

- Да... - с сомнением произнес Хрюкин, поразмыслил и разрешил: - Давай, старший лейтенант, дерзай!

И мы полетели втроем.

К станции мы подошли на малой высоте и сразу наскочили на длинные цепочки эшелонов. О стрельбе эрэсами не могло быть и речи - взрывная волна от реактивных снарядов повредила бы низколетящие наши же самолеты. Тогда я крикнул:

- Бомбы!..

А бомбы наши были с замедленным взрывом. Промахнуться практически нельзя: станция оказалась забитой эшелонами.

Сбросив бомбы, мы ушли на запад. Развернулись. Идем снова к станции, а там все рвется, горит. Пожар на станции был столь велик, что до висевших над нею облаков поднимался не только дым, но и пламя...

Теперь, много лет спустя, анализируя Харьковскую операцию 1942 года, наше поражение, не вижу для нее никаких оправданий! Это была переоценка своих возможностей и недооценка сил противника. Видимо, Хрущеву и Тимошенко удалось уговорить Ставку в том, что мы можем и должны наступать именно в этом районе. А между тем наступление именно здесь было преждевременным. Подобная крупномасштабная операция требовала колоссальной подготовки, всестороннего обеспечения. Ни подготовлено, ни должным образом продумано, ни обеспечено то наступление не было.

Это "наступление" могло иметь еще более тяжкие последствия, если бы не самоотверженность, мужество, стойкость наших воинов и ... немецкая педантичность. Ведь во время июньского и июльского отступления войск на большую глубину - до Волги! - и на территории по фронту в 300-350 километров сколь-либо серьезного прикрытия наших отходящих войск не было. Благо гитлеровские генералы в тактике придерживались шаблона: положено в сутки продвинуться на столько-то километров - продвинулись. И дальше - ни шагу, если даже такая возможность была. Эта педантичность немцев помогала нам подтягивать войска и оказывать противнику нарастающее сопротивление в последующие дни, значительно замедляя его продвижение.

Неудачная Харьковская операция болезненно переживалась

бойцами и командирами. После сокрушительного разгрома немцев под Москвой мы верили, что теперь медленно ли, споро ли, но постоянно станем наступать. И вдруг... В наши души невольно лезло горькое недоумение. Сколько же будем отступать? Когда же начнем гнать врага с родной земли?..

Я не набожный и не фаталист. Я убежденный атеист. И все-таки жизнь, ее перипетии заставили меня посмотреть на некоторые события с позиции судьбы.

В самом деле, 21 июля 1941 года, в одном строю шли на задание две девятки Су-2. Я вел левое звено. В схватке над переправой, по которой мы наносили удар, от зенитной артиллерии и истребителей противника мы потеряли 16 самолетов. Можно сказать, лишь полтора самолета - мой, невредимый, да Мальцева (сам он был ранен, а штурман убит) - вернулись домой. Что это? Случай, судьба?..

Или вот такое. Южнее Уразова мы произвели посадку на один полевой аэродром - летели для участия в Харьковской операции. На аэродроме паника. Откуда-то стало известно, что ожидается налет противника на этот аэродром. Какой-то начальник ездит по аэродрому в кузове полуторки и с бранью пытается разогнать нас, заставить улететь. Мы только прилетели, и моторы перегрелись на рулении по высокой и густой траве.

Естественно, мы никуда не улетели. Но в предвидении налета отошли от самолетов, оставленных в рассредоточенном порядке, и укрылись в ближайшую щель. Где-то далеко раздались взрывы бомб. Затихло. Мы всей эскадрильей вышли из этой щели, и, закуривая, удалились от нее метров на 20-30. И вдруг в это время из-за кучевых облаков на нас свалились "юнкерсы". Вместо того, что бы укрыться в туже щель, кто-то бросился бежать к другой, находящейся значительно дальше, но обозначенной шестами с соломой наверху. А бомбы уже свистят...

Мы бежали быстро. Начали прыгать в щель, буквально друг на друга. Бомбы рвутся вовсю! Наконец, когда все закончилось, летчики выбрались из щели и стали выяснять, какой же чудак бросился бежать невесть куда. Ведь рядом была щель, в которой мы сидели при первой бомбежке...

Каково же было наше удивление, когда мы подошли к самолетам и увидели, что именно та, первая, щель начисто разнесена разбита прямым попаданием двух или трех бомб.

Что это - судьба или случай?...

Можно было бы привести много примеров и из послевоенной моей летной жизни, когда я попадал, как теперь говорят, в экстремальные ситуации: обледенение, грозы, отказы техники... Дидактические наставления в таких случаях отсылают в сторону

специалиста, его опыта. Все это так. Но ведь есть что-то от везения, от судьбы. Согласен заменить слово "судьба" другим, равнозначным по смыслу. Лишь бы сам смысл не менялся по существу.

Однако вернемся к делу. Наш 504-й штурмовой авиаполк, понесший большие потери, переправился наземным транспортом в Борисоглебск за новыми машинами, получил там 21 сверкающий "ил" и 16 июля сел на полевом аэродроме в Песковатке, приютившейся между Калачом и Сталинградом, на берегу Дона. Собственно, с этого аэродрома и начались наши боевые действия на Сталинградском фронте.

Лето стояло знойное, жаркое. Жара выматывала. На завтраке в столовой мы ничего не брали, кроме компота. В обед тем паче ничего не лезло в глотку. Разве только за ужином от сознания, что уцелел, аппетит повышался. Вообще перебоев в сытном и добротном питании у нас не было. Случалось, что на аэродром садилось сразу три-четыре полка, тогда обед растягивался на три смены. Но вскоре все становилось на место, и все же все мы здорово худели, напоминая боевых петухов, на которых кроме шпор и мышц ничего не было.

На боевые задания мы в ту пору летали в задонские степи. Вылетов совершали много, но командарм почему-то был постоянно нами не доволен. Он иногда по связи выходил на командира полка, минуя дивизию, и, видимо, крепко ругал его.

От Болдырихина то и дело приходилось слышать:

- Звонил командарм.. Не в духе! Разговаривал сердито. Досталось мне на орехи.

Командующий упрекал нас в том, что эффективность от наших "воздушных путешествий" незначительная - перевод горючего. Вскоре летчики убедились, что претензии его к нам не без оснований.

В одном из вылетов еще издалека мы заметили вражескую колонну, подошли ближе, и я скомандовал:

- Внимание, атакуем!

Точно в цель ударили наши "илы", уложили все бомбы. Заходим на второй круг, и тут, припомнив слова командарма, я впервые усомнился: " Да поразили ли мы ту цель? Пока ведь лишь можно утверждать, что побросали бомбы в пыль. А под пылью что?.."

Я занял место замыкающего группы, что бы проследить результаты работы ведомых. Штурмовики в атаке пронеслись над колонной. Потянул ветерок образовались просветы. Смотрю внимательно и вижу, что к машине что-то прицеплено - будто борона. Зачем машинам борона? Да и борона ли это? И машины

далеко одна от другой.

Положил самолет в левый крен. Поедаю глазами колонну. Мать честная, чего же это немцы удумали!.. А было так. Идет машина. На ней укреплен канат, на канате метрах в 10-15 объемные связки хвороста. Хворост этот волочится по дороге, от него идет пылища, да такая, будто дивизия прошла. На самом деле техники в колонне раз, два и обчелся.

Приказываю всем прекратить атаки. Нашли другую цель и по ней израсходовали остатки боеприпасов. Когда вернулись с задания, рассказал командиру о своих наблюдениях. Он - на телефон. Докладывает Хрюкину. Генерал хмыкнул в трубку:

- Хвалю за наблюдательность. Мне только что доложили о том же. Пошли-ка ты туда своих молодцов еще раз. Только пусть летят не вдоль какой-то отдельной колонны, а поперек всех колонн.

И вот со звеном мы пошли поперек дорог уточнить, что к чему. Оказалось, что параллельно "пыльным" колоннам двигаются не столь пыльные, зато насыщенные техникой. Дороги им иногда даже поливают специальные машины.

Таким образом, хитрый прием врага был раскрыт. В дальнейшем чересчур пыльные колонны нас сразу настораживали. Хотя, конечно, крупные воинские соединения на марше не пылить не могут.

Говорят, век живи, век учись! А на войне особенно.

Враг с каждым днем приближался к Дону. Надвигалась не просто многочисленная орда - не в числе дело! - но орда, посаженная на машины, укрытая броней, имеющая достаточно совершенную технику и оружие для массового убийства. И если созидательная мощь человека, вооруженного энергией моторов, увеличивается в десятки и сотни раз, то разрушительная мощь - когда человек поставил себе целью уничтожение - в сотни, тысячи, десятки тысяч раз. Известно, ломать - не строить.

Конечно же моторизованную орду голыми руками не возьмешь. Технике нужно противопоставить только не менее эффективную технику, а она у нас к тому времени уже была - наши танки, самолеты. Правда в количестве мы значительно уступали противнику. И это сказывалось на боевых действиях.

Представьте себе, три штурмовика вышли на цель - колонну вражеских моторизованных войск, протяженностью до пятнадцати километров. Способны ли они уничтожить или хотя бы остановить ее? Ясно, что об этом не может идти и речи. Остается одно - нанести удар по наиболее чувствительному месту и тем самым рассеять, задержать продвижение противника. Мы подобные задачи решали, обрушивая на врага бомбы, а затем

обстреливая колонну реактивными снарядами, пушечно-пулеметным огнем. Били, как правило по головам колонн.

Недостаток сил для поражения крупных целей наши летчики в какой-то мере компенсировали неожиданностью, дерзостью атак, точностью ударов, приводивших в смятение до зубов вооруженного врага. Не случайно гитлеровцы прозвали наш штурмовик "черной смертью".

Короче говоря, мы, как умели, изыскивали скрытые резервы. Где выручала смекалка, где боевой опыт и мастерство. Иван Докукин, например, частенько водил свою группу предельно низко над землей, мог спрятать самолет в низине, пойме реки, за перелеском и скрытно подкрасться к цели. В полете виртуозно огибал наземные препятствия. Внезапно появившись над вражеским объектом, нанеся по врагу удар, также внезапно, на "бреющем" уходил.

В то время на фронте мы старались по-хозяйски относиться к имеющимся у нас штурмовикам, в тылу, в конструкторском бюро, специалисты размышляли о еще не выявленных возможностях этой нашей машины, ставили задачу выжать из нее все возможное и невозможное. В результате, помню, появился приказ Наркома обороны СССР об использовании наших самолетов как дневных бомбардировщиков. В нем говорилось: " Мы располагаем штурмовиками Ил-2, которые являются лучшими дневными бомбардировщиками против танков и живой силы противника. Таких ближних бомбардировщиков нет ни в одной другой армии.

Мы можем и должны значительно увеличить наши бомбардировочные дневные удары по противнику, но для этого надо немедленно покончить с вредной практикой недооценки самолетов Ил-2 как дневных бомбардировщиков и добиться того, что бы ни один самолет Ил-2 не вылетал в бой без полной бомбовой нагрузки".

Бомбовую нагрузку отныне предписывалось поднять сразу с четырехсот до шестисот килограммов. В полтора раза!

"Не резко ли? - брало сомнение. - Почему не постепенно, а вдруг?.." Понимали, предложенный вариант наверняка обкатан на испытаниях, но ведь машины, на которых проводились испытания, наверняка не были так разношены, не биты-перебиты. Кое-кто из бывалых летчиков полка полагал, что перегрузка, на предусмотренная при проектировании самолета, ухудшит его аэродинамические качества, его устойчивость, управляемость.

Тем не менее кому-то надо было начинать полеты с новой бомбовой нагрузкой, и командир полка, указав на меня, Докукина, Батракова, еще двух-трех летчиков, сказал:

- За вами - почин!

И мы взвалили на свои самолеты эти шестьсот килограммов.

Когда психологический барьер был снят, весь полк утяжелил свой боекомплект. Наши удары по врагу стали еще весомее. А затем у меня произошел случай, лишний раз убедивший в недюжинных возможностях ильюшинской машины.

При вылете на задание на разбеге я вдруг почувствовал несколько необычное поведение самолета он вяло поднимал хвост, медленнее, чем всегда, набирал скорость. Да и центровка показалась непривычной. Но поскольку в работе двигателя и показаниях приборов отклонений не было, я набрал высоту, ушел на задание, отбомбился, отштурмовался и вернулся на аэродром.

Тут подбегает ко мне тот человек, который нагружает да оснащает самолет боеприпасами, - вооруженец, лицом, гляжу, бледен, губы трясутся.

- Товарищ старший лейтенант.. Честное слово, я - нечаянно! Клянусь, обмишурился! Вину готов искупить кровью! Товарищ старший лейтенант...

Я признаюсь, удивился:

- Ну и встреча! Чего хоть ты, парень натворил? Никак я что-то тебя не пойму. Отвечай толком!..

Оказывается, он по ошибке загрузил мне в бомболюки семьсот сорок килограммов бомб...

Конечно, я сгоряча изрядно сдобрил свою речь перцем. У вооруженца, наверное не только щеки, но и пятки пылали. Потом я поостыл и решил его не наказывать за халатность, а ограничился строгим внушением. Потому что, во-первых, повинную голову меч не сечет. А во-вторых, что мы имели в результате? Лишние сто сорок килограммов бомб по врагу, а это не так уж и плохо!

В донских степях продолжались ожесточенные бои. В районе Суровикино наш полк принимал участие в танковом сражении. Первый вылет моей группы был удачным - удалось уничтожить пять танков противника. А вот потом получилось не совсем удачно. Цель которую мы бомбили, оказалась сильно защищена: прорываться к ней пришлось через завесу очень плотного зенитного огня. Осколки снарядов настолько сильно изрешетили мою машину, что она стала малоуправляемой. Повреждения касались и мотора. Самолет терял высоту. Выход из подобного положения только один - сажать штурмовик прямо в степи, благо степь здесь готовый аэродром. Но чья территория - наша, противника?..

Приземлился, оказалось, чрезвычайно удачно, неподалеку от позиций наших артиллеристов. В гостях у пушкарей засиживаться не стал и на перекладных добрался до своего полка. Самолет мой

вскоре эвакуировали, отремонтировали, но вот вылет тот не забылся, и, оказалось не только для меня.

Как-то сидя в ожидании боевого задания, летчики завели разговор о непредвиденных ситуациях, которые не мешало бы все-таки предвидеть. Нашим личным оружием был пистолет ТТ, который одной рукой не перезарядишь. "А вдруг руку в бою повредят - что тогда делать? Сдаваться в плен?" Возник вопрос, и беседа приняла иной поворот. Слово "плен" для нас тогда было, пожалуй, самым страшным и ненавистным. Мы летали и в комбинезонах, и в гимнастерках со знаками различия в петлицах, и с орденами, когда они у нас завелись. Для всех было ясно, что сделают немцы с летчиком, если вдруг им попадешься. Нет, такой вариант категорически исключался. А что же делать?.. И вот родилось деловое решение. Заряжать пистолет на один лишний патрон, который держать уже в патроннике. Тогда, в случае если одна рука будет отбита, остается взвести курок да нажать спусковой крючок другой рукой. На том и порешили . Может быть, не случайно за всю войну мы не знали ни одного случая пленения летчика нашей 1-й гвардейской Сталинградской штурмовой авиадивизии.

А боевые дела шли своим чередом. Как-то, вернувшись с задания, я поделился с командиром полка любопытным наблюдением. На оставленный нами и некоторое время пустовавший аэродром начали садиться транспортные Ю-52.

- Вы ничего не перепутали? - с недоверием спросил Болдырихин.

- Я для уточнения сделал специальный заход. И много их там?

- Сосчитать было сложно, но за то, что несколько десятков, - ручаюсь.

- Час от часу не легче! - И мы с командиром полка решили, что транспортные "юнкерсы" в районе Морозовской появились неспроста. Теперь жди боевых самолетов.

Гитлеровское командование для более эффективных действий своей авиации постоянно стремилось приблизить аэродромы к лини фронта. Поступали гитлеровцы в этих случаях с присущей им педантичностью. Сперва на новое место на транспортных самолетах доставляли команды наземных служб, все необходимое на первое время, а уже затем перелетали боевые самолеты.

Болдырихин сообщил обо всем в штаб дивизии. За Морозовским аэродромом было установлено пристальное наблюдение, и наш полк стал готовиться к удару по этому аэродрому.

Действительно, дня через два нам передают: сели боевые - не менее сотни. Вновь, как под Курском, повадился к нам ходить к нам и наш разведчик. Правда, на сей раз он не пугал нас количеством зенитных батарей противника. И на самом деле, как позже выяснилось, их было намного меньше, чем в Курске.

А удар по тому аэродрому мы произвели двумя полками. Наш полк был головным. Прикрывала нас группа истребителей Як-1.

Тут я несколько отвлекусь от вылета в Район Морозовской. Должен сказать, что одной из острых проблем на всем протяжении обороны Сталинграда оставалось для нас, штурмовиков, прикрытие наших боевых порядков истребителями. Летая без прикрытия днем, когда с земли по тебе прицельно бьют, а сверху, сзади, с боков черными тенями шныряют "мессеры" и воздух вокруг кажется нашпигованным расплавленным свинцом, невольно думаешь: все ли сегодня вернутся на базу? Кого еще не досчитаемся в нашем редеющем строю?..

И сколько бы сберегли мы боевых друзей, если бы в каждом вылете были надежно прикрыты от атак истребителей противника! Ведь до конца 1942 года мы летали на одноместных штурмовиках, которые в лобовой атаке превосходили любой истребитель, а со стороны задней полусферы Ил-2 был беззащитен. Враг хорошо знал об этом. Поэтому-то наш командарм Хрюкин даже для прикрытия небольших групп "ильюшиных" при малейшей возможности выделял истребителей. Тогда значительно повышалась эффективность наших ударов, снижались потери штурмовиков. Это особенно было заметно, когда нас сопровождали летчики базировавшегося с нами в Песковатке истребительного авиаполка.

Тогда к Морозовскому мы шли с истребителями не прямо, а с некоторым маневром, чтобы ввести противника в заблуждение. Подкрались со стороны солнца. На высоте около двух тысяч метров приглушили моторы и в пикировании устремились на цель. Впереди, сковывая оборону противника, летели наши истребители.

Четыре "мессершмита" предприняли было попытку подняться в воздух. Трех из них "яки" уничтожили на земле, четвертого сбили на взлете. А мы нанесли удар фугасными, осколочными и зажигательными бомбами, затем отработали пулеметнопушечным огнем и реактивными снарядами. Всего по аэродрому противника сделали три захода. Более двадцати самолетов врага горело прямо на стоянках!

Опомнившись, немцы начали палить изо всех видов оружия: стреляли около шести зенитных батарей, пулеметы. Но мы вернулись с боевого задания без потерь. Соседний полк потерял

два самолета, летчики остались живы.

Вечером того же дня мы еще раз нанесли удар по аэродрому. Надо полагать, не случайно после этих штурмовок в районе Морозовской наши фамилии появились в газете "Красная звезда". "Особенно отличились своей боевой работой старшие лейтенанты Пстыго, Зотов и капитан Лыткин", - писала газета. Доброе слово воодушевляло бойцов.

Надо сказать, несмотря на тяжелое положение на фронте, дух моих однополчан оставался твердым. Никакого уныния в нашем полку не наблюдалось. Все терпеливо делали свое дело. Может и было плохое настроение у отдельных людей, но боевой дух коллектива, его настрой оставался превыше всего.

Мне как-то доложили, что один вооруженец при налете немцев на аэродром основательно трусит, что после каждой бомбардировки он отсиживается в кустах и даже работать не может. Я решил помочь делу и вот при очередном налете противника на наш аэродром остался неподалеку от этого вооруженца. Гляжу засуетился, готовится в кусты бежать. Я тогда твердо и решительно приказываю:

- Лежи рядом. Побежишь - пристрелю!..

Залег служивый. С каким уж чувством находился рядом со мной - трудно сказать, но бежать больше не порывался.

После мы, командиры, разъяснили своим подчиненным, где опаснее во время налета: отсидеться ли в укрытии, отлежаться ли в складке местности, или бегать, ошалев, по полю. А вооруженец, получив от меня наглядный урок, не раз рассказывал своим товарищам:

- Меня, братцы, сам командир эскадрильи учил! От бомб погибну или нет это еще вопрос, а вот комэск пальнул бы из пистолета - наверняка не промахнулся...

Признаюсь, я и сам испытывал страх при налетах противника на аэродром. Логика тут простая. В воздухе летчик играет активную роль, маневрирует и сам себе обеспечивает выживание. На земле же его роль пассивная. Не случайно и кажется, что каждая бомба со свистом летит именно в тебя. Тут смешение многих чувств, инстинктов, которые так прижимают тебя к земле, что кажется, лежа на ровном месте, ты сделал углубление. И все же страх страхом, но его следует подавить, преодолеть волевыми усилиями - тогда все встанет на свои места.

Расскажу один эпизод, когда кое-кому было совсем не до аутотренинга. Впрочем...

Лето сорок второго набирало силу. Мы по-прежнему летали на задания и вот как-то отправились на "свободную охоту". Идем правым пеленгом. Ищем колонны противника.

Я, как ведущий, стараюсь больше смотреть влево, а мой заместитель, лейтенант В. Батраков, вправо. Время от времени переговариваемся.

- Как?

- А никак.

- И у меня никак...

И продолжаем наблюдение за землей. Вдруг Батраков передает:

- Командир!

- Что?

- Да посмотрите направо!

Я взглянул направо. Ба-атюшки!..

Вижу большое озеро - километра полтора в длину и метров двести в ширину. Скорее всего, это даже не озеро, а прут. А техники то, техники вокруг него!.. Сотни автомобилей, бензозаправщиков, мотоциклов. Озеро же все в головешках немцы купаются.

Вражеская колонна, должно быть встретив на своем пути водоем, устроила здесь привал.

Ну, думаю, погодите, будет вам сейчас курорт! Устроим русскую баню! И командую:

- Разворот всем вправо - все вдруг. Пикируем на озеро!..

Промахнуться здесь было просто невозможно, и от первых же сброшенных бомб озеро закипело. В воде при взрыве может осколком убить, может звуком оглушить. Так что, думаю, враг с первых же минут многих не досчитался. Ведь мы и отбомбились, ударили и эрэсами, и из пушек. Затем перенесли удар по технике на берегу. Сколько пылало там грузовых машин, бензовозов!.. Гитлеровцы же, успевшие выскочить на берег, нагишом кинулись во все стороны!

Словом разгром врагу мы учинили полный. Полк вывели из строя или дивизию кто знает. Чувствую, что горючее в баках истощается. Пора уходить. А ребята так разошлись - с трудом собрал да увел всех домой.

По нас тогда не было сделано ни единого выстрела. Враг, вероятно, от самоуверенности потерял бдительность. Тут уж, прямо скажем, жди паники...

А вскоре в одном из боев случилось совершенно непредвиденное у нас. Группу вел командир полка Болдырихин. Я шел у него заместителем. Нашли цель и удачно атаковали ее. Истребителей противника, на редкость, не было. Зенитная артиллерия вела огонь средней интенсивности, но никого не повредила.

Через некоторое время после отхода от цели замечаю из

мотора на самолете Болдырихина сначала жиденький, а затем все более интенсивный белый след. Пожара на самолете пока нет. Болдырихин по радио передает мне:

- Иван, иду на вынужденную посадку. Веди группу домой!

Я не тороплюсь. Гляжу выпустил Болдырихин шасси и с ходу произвел посадку в поле. Всей группой встали мы тогда в круг над самолетом командира, а Болдырихин поднялся во весь рост в кабине и машет руками, показывая в сторону нашего аэродрома. Сделали мы еще круг - убедились, что самолет целехонек, - и домой.

После посадки группы меня встречает комиссар полка Левченко и начальник штаба Дунаев. Не дожидаясь моего доклада, сразу спрашивают:

- Где командир полка?

Я, как могу спокойнее, объясняю:

- Жив командир. Сел на колеса, - и показываю на полетной карте район посадки. Однако Левченко в тревоге.

- Бери связной самолет и немедленно привези командира!

Со мной полетел инженер эскадрильи Пилипенко. После приземления рядом с машиной Болдырихина осматриваем его самолет - он весь в масле. Разрушился масляный радиатор. Мотор перегрелся. Мог оборваться шатун с последующим, как правило, пожаром. Но на сей раз обошлось все благополучно. Мы с Болдырихиным улетели в полк, а к инженеру эскадрильи тут же выслали группу специалистов. Самолет эвакуировали. Мотор заменили. Так, с боевыми радостями и огорчениями, текли будни войны пока еще в тяжелом отступлении...

Но июльский отход значительно уже отличался от июньского. Во-первых, подтянувшись, наши войска начали вести на земле серьезные оборонительные бои. Каждый километр продвижения к Сталинграду давался противнику все труднее и труднее. У нас исчезали элементы неразберихи, и враг нес большие потери.

Наконец на близких подступах к Дону наши войска, попросту говоря уперлись. Причем это не было упорством какой-то отдельной части, полка, дивизии. Упиралась вся наша армия. И только благодаря превосходству в технике, энергетической оснащенности противник взламывал нашу оборону.

В конце месяца аэродром в Песковатке стал опекаться немцами слишком плотно. 27 июля враг блокировал наш аэродром с воздуха и "мессершмиты" подожгли только что прибывшие Як-1. Вечером того же дня дивизия перебазировалась на полевой аэродром Конная - это было уже в сорока километрах северо-западнее Сталинграда.

Именно тогда был издан приказ No 227, известный своей

жестокостью. Командиры эскадрилий получили текст приказа под расписку и зачитывали его перед строем. В категорической форме тот приказ требовал от войск усилить сопротивление врагу.

"Пора кончать отступление, - читал я своим подчиненным. - Ни шагу назад!.. Надо упорно, до последней капли крови защищать каждую позицию, каждый метр советской территории. Цепляться за каждый клочок советской земли и отстаивать его до последней возможности..."

Своей суровой прямотой, честной оценкой сложившейся обстановки, жесткой требовательностью приказ No 227 произвел на всех нас очень сильное впечатление.

И вот вскоре - дело было 4 августа - меня срочно вызывают к командиру полка.

- Собирайся в разведку, - объявил Болдырихин. - Приказ командующего фронтом. Без данных не возвращаться!

И тут же посвятил меня в суть задания.

Гитлеровское командование, очевидно поняв, что Сталинград им с ходу не взять, что дела у них здесь застопорились, отделило от кавказской группы 4-ю танковую армию и бросило на усиление 6-й армии Паулюса. Командование нашего фронта, естественно, было обеспокоено появлением новой танковой армии противника. Но где находится она в настоящий момент - никто не знал. По всей вероятности, уже на подходе к фронту. Но в каком месте? То ли в районе Тацинской? То ли у Цимлянской? То ли у Котельникова? Неизвестность, отсутствие сведений могли обернуться серьезными неприятностями: сосредоточив большие силы на определенном узком участке фронта, гитлеровцы могли нанести внезапный удар.

Меня и отправляли на поиски головных частей противника. Искать его предполагалось в квадрате Верхне-Кумоярский, Котельниково, Аксай.

- Начать, видимо, следует с Котельникова: он и близко расположен к Сталинграду, и через город проходит железная дорога, - заметил Болдырихин. Высоту, маневры выбирай сам, сообразно с обстановкой.

И я взлетел. Со мной вместе на разведку пошли еще четыре летчика: три опытнейших, в том числе Батраков, и один новичок - Семенов. Для прикрытия нам дали одиннадцать истребителей.

На подходе к Котельникову показалась большая группа Ме-109. Она связала боем наших "яков". Таким образом, мы почти сразу лишились прикрытия и пятеркой продолжали следовать на задание.

Танки, если они хитро маскировались, разглядеть с воздуха довольно сложно. Они могут спрятаться где-нибудь в овраге или в

садах станиц, или прямо в хатах - пробьют стену и стоят под крышей. Но вот на пути штурмовиков стали все чаще разрываться черно-белые шары. Вскоре уже казалось, что наши "илы" летят среди сплошных разрывов. "Значит район охраняется, - подумал я, - наверное неспроста..." И повел группу прямо на заградительный огонь...

А танки на этот раз не маскировались. Они колоннами двигались в направлении на Аксай, Абганерово, Плодовитое. Кроме танков мы обнаружили и большое скопление автомашин, пехоты. Я карандашом сделал пометки на карте и облегченно вздохнул: "Ну вот и все. Задание выполнено. Теперь пора и штурмануть"!..

Выбрали мы штабную колонну. Сбросили бомбы, израсходовали реактивные снаряды, проутюжили дорогу из пушек и пулеметов - на земле появились чадящие костры, густой черный дым пополз по степи.

Конечно, долго "без присмотра" мы оставаться не могли. Через некоторое время, когда группа уже повернула домой, на нас навалилось двадцать истребителей противника. Пришлось занять круг.

Круг - это наш тактический прием. Я уже говорил, что штурмовикам частенько доводилось действовать без прикрытия истребителями, поэтому мы вынуждены были искать тактические приемы которые обеспечивали бы нам относительную безопасность, особенно после окончания атак.

Так в нашем арсенале появились маневры : змейка, круг, ножницы. Суть круга состояла в том, что каждый защищал хвост впереди идущего. Восьмеркой самолетов круг замыкался запросто, и мы обычно уходили от противника таким образом. Но нас-то на этот раз было пятеро. Круг в таком составе держать тяжело: крен очень велик. И все же мы решили держаться.

Крутанулись дважды. Я так делал круги, чтобы постепенно оттягивать группу на свою территорию, то есть продолжал движение вперед эллипсом. Сложность пилотирования при этом предельная. И вот молодой летчик Семенов на каком-то этапе не выдержал. Стоило ему уменьшить крен на два-три градуса, вывалиться из круга, как "мессершмиты" тут же на глазах у нас, расстреляли его.

Нас осталось четверо. Держимся в кругу. Понятно надежность не та. Чью-то машину покалечило. Остаемся втроем. Не успели поменять тактику, перейти к другой форме защиты, ведомый объявляет:

- Ухожу на вынужденную!..

Переключились на ножницы. Но недолго продержались - не

помогло. Я оказался совсем один. Один против двух десятков "мессеров"...

И тут случилось нечто для меня непонятное. Вдруг, гляжу, какой-то шальной заходит мне прямо в лоб. Кто управлял тем самолетом - действительно мастер боя, ас? Или просто пьяный? С разными же приходилось встречаться. В общем идет немец в лобовую атаку. А ведь Ил-2 минутный залп имел в три с лишним раза мощнее, чем у любого другого самолета воюющих стран.

Но в первой встрече я промахнулся. Мы разошлись.

Немец снова атакует в лоб. Остальные "мессершмиты" тоже стреляют, но как-то лениво. Возможно наслаждаются "игрой". А меня опять постигла неудача второй раз промазал.

Смотрю немец третью попытку делает. Я набираю высоту, а он на меня идет со снижением.

- Не балуй! - кричу я, точно он услышит. И взял его снова в прицел да на все гашетки как надавлю! Попал. Да так, что "мессер" до земли не долетел - в воздухе разнесло его взрывом в клочья.

Тогда остальные истребители насели на меня скопом. И мало того, что машину изрешетили, так еще и лопасти винта отсекли целиком - сантиметров тридцать от комля осталось. Машину трясло, как больного лихорадкой. Штурмовик еле слушался рулей. Из одной пробоины текло масло, и струя воздуха гнала его барашками по плоскости к фюзеляжу.

Я прилагал все усилия, что бы удержать самолет в горизонтальном полете. Видя, что машина моя почти неуправляема, но сам я еще жив, какой-то "мессер" решил меня добить. Самолет же мой неудержимо тянуло вниз, он с каждой секундой терял высоту.

Перед тем, как приземлиться, а точнее, удариться о землю, мой "ил" еще зацепился о телеграфный провода. А "мессершмит" так увлекся погоней, что правым крылом треснул по столбу и отбил около метра консоли. С отбитым крылом он смог протянуть километра четыре (это выяснилось позже) и сел на нашей стороне.

Ну, а я при посадке ткнулся головой в приборную доску, рассек лоб и потерял сознание...

Вскоре после приземления, как рассказывали потом, к самолету подкатила легковая машина. Меня вытащили из кабины, усадили в легковушку. По дороге я и пришел в себя.

- Куда меня везут? - спрашиваю.

С переднего сидения оборачивается генерал:

- Очухался, орел?

Я представился и говорю:

- Товарищ генерал, мне в штаб надо.

- Туда и везу, - засмеялся он. - Я заместитель командующего воздушной армией Руденко. Куда летали?

- Танки искал.

- Так ты стало быть и есть воздушная разведка? Нашел танки?

Я начал докладывать, но Сергей Игнатьевич меня остановил и завез в какую-то медсанчасть. Там мне промыли ранки, перевязали голову, дали спирту. Минут через десять я отошел - хоть песни пой!

А в медсанчасть уже примчался подполковник за разведданными. Стал меня обо всем расспрашивать, знаки с моей карты на свою перерисовывать. Руденко сперва при беседе присутствовал и тоже вопросы задавал, а затем заторопился и уехал. Мы же с подполковником за выяснением деталей засиделись так, что в тот день в свой полк я уже не попал. А надо бы...

Там дела разворачивались следующим образом. Штабу армии из нашей дивизии заготовили боевой донесение, которое гласило: "...пятерка летчиков-штурмовиков в неравном бою пала смертью храбрых". И отправили это донесение 4 августа.

Тут следует сказать, что в соседнем полку служил мой земляк - Борис Макеев. С ним мы вместе поступали в летное училище, вместе учились летать. Потом судьба нас развела. А под Харьковом буквально столкнула, да еще как!

Однажды перед вылетом на боевое задание, а я тогда должен был вести достаточно большое количество самолетов, мне говорят, мол, здесь к тебе присоединиться одна группа, а здесь - другая. "Хорошо", - отвечаю. Вылетели. Действительно, в назначенном месте ко мне пристраивается группа, и старший той группы по радио запрашивает:

- Кто нас ведет-то?

Позывных тогда не существовало. Я отвечаю открытым текстом:

- Пстыго.

- Иван?!

- Сам-то кто?

- Макеев я! - кричит из пристроившейся группы.

- Борис?! Жив!..

- Пока жив! А ты, земляк, гляжу, настоящим полководцем стал.. Вишь, какую армаду ведешь!..

Позже Макеева сбили, ранили. Он подлечился, но ходил с палочкой. Ему дали отпуск на родину. Как раз 4 августа он и приехал к нам на аэродром для следования домой, в Башкирию. Мы с ним немного переговорили - и я улетел на задание.

Дома при встрече с моим отцом Борис, понятно, рассказал обо всем. Так второй раз я был снова похоронен - слава богу, ошибочно.

Дома крепко горевали. Но об этом чуть позже...

К вечеру 22 августа к нам в Конную прилетел командующий 8 воздушной армией Тимофей Тимофеевич Хрюкин. Выслушав доклад командира полка майора Болдырихина, он быстро прошел в штабную землянку, сел за сбитый из досок стол, снял фуражку, расстегнул ворот гимнастерки и, облегченно вздохнув, попросил карту. Начальник штаба Дунаев тут же развернул ее перед командующим.

- Вот здесь, - Хрюкин остро отточенным карандашом указал на Дон в районе хутора Вертячий, противник навел переправу. Ее надо немедленно уничтожить! Готовьте группу... Вылет назначаю, - он бросил взгляд на часы, - на двадцать часов.

Затем генерал спросил, кто поведет группу на это ответственное задание. Командир полка указал на меня, как на имеющего опыт уничтожения малоразмерных целей.

- Добро! - согласился командующий. - Старший инженер полка здесь?

- Есть! - поднялся со своего места военинженер 3-го ранга Б.Ф. Дзюба.

- К назначенному сроку чтобы все имеющиеся в наличии машины были готовы.

Полк к тому времени располагал всего двенадцатью - пятнадцатью самолетами и, Дзюба осторожно заметил:

- Товарищ генерал, машины только что с задания, побиты изрядно. Все не успеем подготовить..

- Как это не успеете?! - повысил голос Хрюкин. - Вы представляете какова цена каждого часа существования переправы? Повторяю : готовность - двадцать один час. Выполняйте!

- Понял, товарищ генерал! - и Дзюба ушел готовить машины.

Командир полка хоть и казался спокойным, но мы-то знали, что он был сильно встревожен. Подготовить полк к нвому боевому вылету в столь сжатые сроки не в силах никто. Авиатехники при всем старании смогут передать в руки летчиков лишь часть "илов".

Сказать о своих сомнениях командарму в эту минуту Болдырихин не отважился: Хрюкин был встревожен. Чтобы немного снять напряжение, командир полка стал рассказывать командующему как полк выполнял последние боевые задания. Воспроизводил в лицах эпизоды из нашей фронтовой жизни. Даже шутил.

Хрюкин слушал внимательно. Потом говорит Болдырихину:

- Уточните, сколько уже подготовлено машин.

Тот связался с Дзюбой и сообщил, что только три.

- А остальные?

- Остальные к сроку подготовить не сумеют.

В штабе воцарилось молчание...

Наступила та минута, когда кому-то надо было брать на себя всю ответственность, и я обратился к командарму:

- Товарищ генерал, "тройка" для меня счастливое число. Разрешите лететь?

Хрюкин, видимо, меня узнал:

- Ты водил группу на станцию Приколотное?

- Так точно, водил.

- Вас тогда трое было?

- Так точно, трое.

Генерал вывел меня из штабной землянки и взял за руку:

- Ты вообще-то, старший лейтенант, понимаешь значение возложенной на тебя задачи?

- Понимаю.

- Это же основная переправа на Сталинград!

- И это понимаю.

- Но переправы не должно быть!

- Переправы не будет.

Вижу на лице генерала смятение (мои ответы его, очевидно, не очень убеждали), и разговор заходит на второй круг:

- Переправы, товарищ генерал, не будет.

Он еще сильнее сжимает руку, а силищи наш командарм был необыкновенной, и спрашивает:

- А если бомбами не попадешь?

- Все равно - переправы не будет!

Тогда командарм отпустил наконец мою руку и сказал убежденно:

- Я тебя понял, старший лейтенант, Благославляю!

...Летняя ночь. На небе луна вовсю светит. Мы с Иваном Докукиным и Василием Батраковым набрали высоту, как сейчас помню - 2250 метров, и увидели Дон издалека. А подошли чуть ближе и переправу разглядели - черная нитка натянута поперек реки. Немцы понтоны чуть притопили, вроде как для маскировки. Только с воздуха-то они все равно просматривались.

И вот расчетная точка. Ввожу самолет в пикирование - градусов шестьдесят. Это достаточно круто, особенно в ночных условиях. Начал прицеливаться. Когда понял, что промахнуться не смогу, нажал на бомбосбрасыватель, одновременно взял ручку на себя, чтобы вырвать самолет из пикирования. Шесть соток

легли в районе переправы. Из них две или три точно угодили в мост. Он развалился, и нам хорошо было видно, как поплыли понтоны.

Из пике я выводил машину со страшной перегрузкой. Мне казалось, что самолет вот-вот развалится: все в нем скрипело, скрежетало. Но тот скрежет потонул в радостных возгласах моих товарищей.

- Попал! Попал!.. - доносилось по радио, и, чтобы не тратить время попусту, я распорядился:

- Ударьте по войскам!

Василий с Иваном поняли меня с полуслова. Сбросили свой груз на скопление войск на берегу, и мы ушли в донские степи.

На нашем аэродроме горели костры. Нас ждали. Из кабины выбрался с трудом усталость неимоверная. А тут сразу команда:

- Генерал ждет. Скорей на КП!

Командарм, не слушая рапорта, обнял нас, каждого, поблагодарил за службу, а потом отвел меня в сторону и говорит:

- А сейчас скажи, Иван Иванович, - имя и отчество мое он, видимо, узнал у командира полка, - что ты имел ввиду, когда обещал мне разбить переправу в любом случае?

- Известно, что... Но это, товарищ генерал, детали.

Что я мог ответить командарму? И что придумать, когда приказ надо было выполнить любой ценой...

А самолетов в полку оставалось все меньше и меньше. Мы перешли на боевые действия методом дежурства малой группы: оставляли экипажи по количеству исправных самолетов для вылета на задание, а всем остальным давали отдых. Для меня этот отдых недолго длился. 10 августа, помню, вызвал начальник штаба дивизии подполковник П.Г. Питерских, расспросил о самочувствии и тут же, как говорится озадачил:

- Немцы, вам известно, вытесняют нас с правого берега Волги. Командование армии в связи с этим приказало подготовить на левом берегу реки большой аэродром. - Он взял линейку, отмерив километров сто, поставил точку и затем от руки очертил вокруг этой точки окружность радиусом 10-15 километров. - Вот примерно в этом районе вам поручается найти ровную площадку, желательно недалеко от какого-нибудь населенного пункта, а также от пруда или другого водоема.

На следующий день, чуть свет, - чтобы "мессершмиты" не слишком донимали, я вылетел выполнять задание. Пересек Волгу, взял курс на восток пошел в назначенный район. Степь в тех краях ровная, но растительность бедная, да и та вся пожелтела, пожухла. Прошел километров сто. Вижу крупный населенный пункт. Рядом озерцо. Деталь важная: будет где воду брать,

особенно для технических нужд. Верстах в полутора от села заметил крупное стадо коров. И место пастьбы ровное, словно столешница. Сделал круг, осмотрелся. Еще раз на бреющем над поскотиной прожужжал, стадо разбежалось на две стороны - в образовавший коридор и произвел посадку у поселка Житкур.

Один из подпасков по моей просьбе согласился проводить меня в сельсовет. В сельсовете оказалось много народа, все курили - дым коромыслом, шум, гам. Временно здесь расположились четыре правления эвакуированных колхозов - вот и решали свои проблемы.

- Здравствуйте! - говорю как можно громче. - Кто тут старший?

- Я, - отвечает пожилой, усталый мужчина, председатель местного сельсовета. - А это - товарищи с оккупированных территорий. Вот судим-рядим, куда и как всех размещать.

Установилась тишина.

- У меня, - говорю, - к вам просьба. Соберите всех, кто в силах работать граблями и лопатами. Там, где я приземлился, будем делать большой аэродром.

Председатель сельского Совета внимательно выслушал меня и говорит:

- Мы понимаем, что вы прилетели не зря. Сейчас объявим сбор людей с лопатами, граблями, мотыгами и сразу приступим к делу.

Сели мы с ним на одну телегу, за нами еще несколько подвод - это будущие бригадиры, которым предстояло руководить работами на аэродроме, - и на поле.

Я обрадовался такой оперативности. Надо сказать, везде, где бы не появлялись воинские части, подразделения, руководители различных организаций, да и все люди откладывали свои дела и немедленно выполняли просьбы и требования военных. Это, полагаю, был один из показателей единства фронта и тыла. Все для армии! Все для победы!

Мы быстро нашли общий язык и в работах по подготовке аэродрома. Когда я стал показывать, как выровнять площадку, за что браться в первую очередь, председатель колхоза заметил:

- Товарищ командир, вы нам расскажите, что делать, а как делать мы сообразим!

К тому времени на поле подошло несколько сот мужчин и женщин. После разъяснения началась энергичная работа. Очертив параметры будущего аэродрома и убедившись, что все будет сделано хорошо, я распрощался с народом и улетел.

Через несколько дней наш полк уходил на пополнение.

- Ты открыл аэродром, ты и поведешь нас туда, -

распорядился Болдырихин.

Вскоре на аэродроме Житкур начали собираться и другие полки - временами до десятка. Постепенно полевой аэродром обрастал укрытиями, складами, различными постройками и стал базовым аэродромом 8-й воздушной армии, на который приходило пополнение для воюющих полков. Мы с марта 1942 года и до конца Сталинградской битвы ни разу не уходили на переформирование, новые самолеты нам пригоняли так называемые перегоночные эскадрильи.

А в тот раз наш полк пополнился самолетами и летчиками и тут же перебазировался на аэродром Демидов, с которого мы летали на боевые задания до 22 ноября 1942 года.

Степные аэродромы с воздуха найти нелегко. Поэтому с Житкура многие полки лидировали на боевые площадки уже бывавшие там летчики. Мне было как-то приказано привести первую группу на аэродром Столяров. В эту группу входил командир полка и штурман. Прилетели. Командир остался обживать аэродром, а нм со штурманом полка капитаном Васильевым предстояло лететь обратно, в Житкур. Перед вылетом мы решили перекурить, и вот произошел курьезный случай. Надо сказать, спички тогда были редкостью. Васильев достал из кармана комбинезона кресало, специально подготовленный шнур и высек огонь. Покурили. Взлетели. Идем на Житкур. Я смотрю, что-то плохо идет Васильев в строю, то обгонит, то отстанет. На запросы по радио отвечает каким-то непонятным бурчанием или вовсе молчит. Внимательно наблюдаю за ним. Вижу, штурман выпускает шасси и с ходу производит посадку. Я встал в круг над ним. А Васильев, не выключая мотор, выскочил из кабины и принялся выполнять какие-то странные движения. Разобраться, что он делает, с воздуха было невозможно. Но вот он садится в кабину и взлетает. После посадки а Житкуре я спрашиваю:

- Что у тебя произошло? Почему садился?

Он показывает мне руки. На них заметные ожоги и волдыри. Карман комбинезона выгорел. Оказывается, Васильев, не погасив шнур до конца, от которого прикуривал, затолкал его в карман, ну в воздухе шнур тлел, тлел и разгорелся. Когда же Васильеву совсем стало невмоготу, он вынужден был даже приземлиться вне аэродрома.

Случай этот вскоре стал известен всем, и летчики еще долго называли своего штурмана "пожарником".

Летом 1942 года отходить нам стало больше некуда. Оставить Волгу, Сталинград мы не могли, так что накал боев все возрастал и дошел до предела возможного. Но бойцы и командиры говорили: "Для нас за Волгой Земли нет", на

собраниях принимали решения: "Единственной уважительной причиной выхода из боя может быть только смерть". И люди стояли за Отечество до последнего вздоха.

23 августа авиация противника нанесла массированный бомбовый удар по Сталинграду. Город загорелся. Горело все, что могло гореть. Практически пожары в Сталинграде не унимались до самого ноября. Напомню здесь, что лето и осень 1942 года в этом районе было безоблачным и безветренным. Жара. Сушь. Зной. А тут еще эти пожары, накал боев. Мне доводилось видеть много горящих городов и до Сталинграда, и после него, но таких пожарищ никогда более видеть не приходилось. Временами казалось, что вся площадь, занимаемая Сталинградом, один сплошной огонь и дым.

Именно тогда стали известны всему Сталинградскому фронту и нам, летчикам, имена В.И. Чуйкова, М.С. Шувалова, Н.И. Крылова, командиров дивизий Батюка, Гурьева, Жолудева, Гуртьева, Горишного, части которых упорно и ожесточенно стояли за Сталинград.

В этот период на пополнение войск 62-й армии пришла 13-я гвардейская дивизия генерала Родимцева. Трудно описать всю тяжесть и драматичность обстановки, в которой переправлялись части дивизии Родимцева, через Волгу. Противник занимал высоты на правом берегу, и весь левый берег просматривался, вся долина реки простреливалась артиллерией, минометами, а местами и крупнокалиберными пулеметами. Над Волгой непрерывно взлетали фонтаны брызг, вода кипела от взрывов. Наведенный мост часто разбивался снарядами противника. Тогда бойцы погружались на катера, баржи, порой просто хватались за подручные средства. Мужественно и решительно действовали матросы Волжской флотилии, они непрерывно доставляли через горящую и простреливаемую Волгу и части генерала Родимцева, и все необходимое для ведения боев в Сталинграде.

Ярость распаляла нас. В азарте боя, особенно когда мы атаковали колонны или скопления войск противника, летчики снижались до таких высот, что нередко привозили в маслорадиаторах, расположенных снизу самолета, части обмундирования, пилотки, а то и расколотые черепа гитлеровцев.

После таких атак техники самолетов с гадливостью очищали и отмывали радиаторы, потом свои руки, но в душе гордились нами:

- Ну, дают прикурить гадам наши пилоты! - и продолжали готовить самолеты к очередным вылетам.

Истребители Сиднева, Подгорного, Утина, Шестакова, Морозова отчаянно дрались с превосходящим воздушным

противником. Бомбардировщики Полбина и Чучева наносили удары по гитлеровцам во вторых эшелонах. Штурмовики Горлаченко, Степичева, Болдырихина, Комарова, поддерживая пехоту, штурмовали противника непосредственно на поле боя, в том числе и в городе. Конечно, и раньше авиация действовала в интересах пехоты. Но то были эпизодические явления. Теперь это стало повседневным и обязательным. Появились пункты наведения (ПН) штурмовиков на цели. Дело совершенствовалось и постепенно нашло свое полное организационное выражение. Мне как-то пришлось участвовать в развертывании пункта наведения в дивизии Гуртьева, где я мог лично познакомиться с легендарным комдивом...

Партийно-политическая работа в нашем полку буквально била ключом. Комиссар эскадрильи В. Гонта, бывший директор средней школы, преподаватель истории, был душой коллектива. Комиссар полка Левченко увлекал людей не только страстным словом, но и своими боевыми вылетами. Регулярно проходили у нас партсобрания. Запомнились повестки дня: "Роль коммуниста в бою", "Коммунисты всегда впереди", Как наиболее эффективно наносить удары по типовым целям". Выступления на собраниях носили форму конкретных предложений: что надо делать для улучшения боевой работы полка, как повысить боеготовность самолетов. Иной раз собрание прерывалось командой "По самолетам"! и, бывало, заканчивались не в полном составе: кто-то не возвращался .. с задания.

В 1942 году меня, молодого коммуниста, кооптировали в состав парткомиссии 8-й воздушной армии, и я, за редким исключением участвовал в ее заседаниях. Случалось, возвращаясь с задания, передавал группу заместителю, а сам садился на тот аэродром, на котором заседала парткомиссия.

Я много мог бы рассказывать о людях в серых куртках. Скромные и неутомимые труженики аэродромов - инженеры, техники, механики - своей работой на войне воистину совершали подвиг.

Помню, в нашей эскадрилье первым за успешные ратные дела и доблесть орденом Красного Знамени был награжден техник самолета Муштаков. И вот за что.

Как-то в полк прибыл главный инженер воздушной армии военный инженер первого ранга Сидоров. Собрал он техсостав полка и говорит:

- Наши истребители подбили новый модернизированный "мессершмит" - Ме-109 г-2. Подбитая машина приземлилась на нейтральной полосе. Кто из техников добровольно возьмется по-пластунски подползти к самолету и зацепить его тросом, а

дальше лебедкой или трактором перетащим его к себе.

Наступила пауза. Затем поднимается техник Муштаков и говорит:

- Разрешите мне.

Тут же появились и другие желающие. Но остановились все-таки на Муштакове. Вернулся он в полк ровно через три дня. Лицо - в царапинах, руки в ссадинах и синяках, но цел и невредим.

- Дело сделано, - докладывает, - самолет на аэродроме, у истребителей.

Как потом выяснилось, ничего особенного этот самолет не представлял.

А в Сталинграде продолжались ожесточенные уличные бои. Враг прорвался на территорию тракторного завода и заводов "Красный Октябрь" и "Баррикады". Там нашим войскам мужественно и доблестно помогали батальоны добровольцев из числа рабочих этих заводов. Наивысшего накала бои достигли в районе Мамаева кургана. Думаю, земля на этом кургане и вокруг него только наполовину из грунта, а наполовину из осколков бомб, снарядов и мин. Эта небольшая, но очень важная в тактическом отношении высота стала тогда главной высотой России.

В это время загремело, я не боюсь этого слова, зажглась звезда боевой славы заместителя командира истребительной эскадрильи старшего лейтенанта Михаила Дмитриевича Баранова. С нами рядом воевал авиаполк истребителей. И Баранов нередко сопровождал меня во время боевых вылетов. Он защищал нас штурмовиков от истребителей противника преданно и умело. Среднего роста, с виду не богатырь, с веснушками на лице, Баранов был чрезвычайно скромным и даже застенчивым человеком.

Сбив истребителя противника, пытавшегося атаковать штурмовиков, вечером, обычно за ужином (столовая у нас была совместная), Миша нередко просил подтвердить победу. Мы всегда это выполняли с охотой и воодушевлением. Как же красиво пилотировал истребитель Баранов!

Да и с "мессершмитами" дрался красиво. И вот что интересно: Баранов всегда имел, завоевывал тактическое превосходство над противником, даже если у того самолетов оказывалось в два-три раза больше. Его выражения: "Истребитель не считает противника, а бьет его", "Чем больше противника, тем лучше. Они в суматохе боя меня не собьют, а я зеваку всегда подловлю и собью" - стали у нас крылатыми.

В одном из полетов на обратном пути от цели домой нам

попался немецкий связной самолет "физилер-шторх" - нечто вроде нашего По-2. Мы решили сбить его, сделали несколько заходов, но все неудачно. Он маневрирует, да летит. Баранов наблюдал эту картину и передает по радио:

- Горбатые, отойдите-ка в сторонку.

Мы отошли.

- Смотрите, как бьют эту дрянь, - снова передал и открыл огонь. Тут "физилер-шторх" вспыхнул и сгорел.

Мы много на досуге обсуждали этот случай. Я любопытствовал у Михаила, а он меня учил - как грамотно брать упреждение, куда прицеливаться и многим другим профессиональным "тайнам". Школа Баранова пригодилась, пошла впрок.

В одном из воздушных боев с превосходящими силами противника Михаил Баранов сбил три Ме-109, но и его самолет подожгли. На горящем самолете он таранил четвертого "мессера", а сам выпрыгнул с парашютом и приземлился на нейтральной полосе. Наши наземные войска перешли в атаку и выручили его. По телеграмме командования фронта на следующий день летчику-истребителю Михаилу Баранову было присвоено звание Героя Советского Союза.

К концу августа 1942 года Баранов имел уже на своем боевом счету 24 сбитых самолета противника. Это был, конечно, большой мастер своего дела, ас! К сожалению он погиб в Донбассе. Такие люди, как я полагаю, заслуживают вечной памяти народа. О них бы писать книги, поэмы. Им сооружать памятники...

Не могу не вспомнить и других удивительных бойцов сталинградского неба. Как же самоотверженно дрались летчики полков Шестакова, Морозова! Всему фронту были известны имена истребителей Алелюхина, Лавриненкова, Амет-хана Султана, Степаненко, Бабкова, Ковачевича.

А в моей судьбе - рядового неба - в конце лета сорок второго произошли изменения. Как- то помощник командующего воздушной армией по воздушно-стрелковой службе полковник А.М. Янчук завел разговор о давно наболевшем. Не знаю, почему уж такое оказалось возможным, но не только наш полк, но и вся 8-я воздушная армия не имела инструкции, руководящего документа по боевому применению самолета Ил-2. Неизвестно было, существовал ли подобный документ в то время вообще. А раз так, то каждый командир, ведущий летчик действовал по своему разумению, применял, может быть, не самые рациональные, обоснованные способы атак и поражения различных целей, а те, которые ему казались лучшими, подчас были просто более привычными. Для опытных летчиков

отсутствие инструкции в какой-то мере - дополнительный допуск на инициативу, ничто не связывает параграфами. А для новичков?

Отсебятина, разнобой в понимании важнейших положений недопустимы в военной авиации даже в мирное время. Словом, следовало систематизировать накопленный боевой опыт боевого применения нашего самолета, особенно в качестве ближнего бомбардировщика.

Разгвор с Янчуком закончился тем, что меня тут же назначили на придуманную по ходу беседы нештатную должность - летчика - исследователя.

И вот на небольшом полигоне, вблизи Житкура, начались мои исследовательские полеты. По специально разработанной программе я выполнил более сорока вылетов на полигон - бомбил, стрелял, пускал реактивные снаряды, изменяя скорость, высоту, углы пикирования. А Янчук со своими подчиненными рисовали прямые и кривые линии, определяя точность попаданий, "считали", как они объясняли любопытным, " синусы и косинусы". Позже мы узнали, что такую же работу проводили и в 228-й штурмовой дивизии. Общее руководство по подготовке инструкции было возложено на заместителя 8-й воздушной армии генерала Руденко.

В результате этой работы было составлено временное руководство по боевому применению Ил-2. А затем и официальная инструкция последовала - из Москвы. Любопытно, что многие положения официального руководства совпали с нашими.

Исследовательские же полеты дали возможность по-новому оценить характеристики Ил-2, на котором я уже имел порядочный боевой налет. От некоторых сложившихся навыков пришлось отказаться.

Жизнь показала, что на войне, может быть как нигде, надо учиться. Мы практически всю войну учились - учились воевать. . Учились и воевали. Командарм Хрюкин даже в тяжелейшие дни сталинградских боев устраивал поучительные разборы боевых действий, совещания ведущих командиров-летчиков. Проводились летно-тактические конференции - по родам авиации, совместные.

На войне вообще очень многое надо было делать быстро и хорошо. Расскажу о простой солдатской палатке. Я уже упоминал о сухом и жарком летл сорок второго. Так вот, чтобы уменьшить влияние жары, в земле выкапывался по размеру палатки котлован, и над тем уже котлованом укреплялись палатки. Они становились достаточно высокими - не надо было то и дело

нагибаться. А, кроме того, в такой палатке заметно прохладнее. Кажется простая вещь. А как мы были благодарны неизвестному, умному и доброму автору этого неказистого изобретения.

То жаркое сталинградское лето напомнило мне о себе спустя десятки лет. В памяти восстановились подробности - словно все только вчера и было...

Как -то, закончив удачную штурмовку цели, мы возвращались всей эскадрильей домой. Еще при отходе наскочили на сильный зенитный огонь, и по радио я дал команду маневрировать. Огонь был так силен, что я невольно побоялся за ведомых - нагнулся сначала в правую, затем в левую форточку посмотреть - идут ли?

Не сбили ли кого? Вижу, дут. А все ли сосчитать не успел. В этот момент сзади справа раздался сильный взрыв, и меня будто обухом или молотком по голове. Обожгло правую нижнюю часть затылка, я понял, что царапнуло осколками.

Однако пришел домой. Произвел посадку. Заруливаю самолет, а ко мне санитарка несется. Я остановился. Пытаюсь открыть фонарь - не открывается. Механик Букин ломом поддел часть фонаря и сдвинул ее назад. Когда я выбрался из кабины, то почувствовал страшную усталость и слабость. Доктор полка Тамара Анискова удалила мелкие осколки, к слову сказать, без особых затруднений, так как я ходил стриженным наголо, по-солдатски. Потом мы осмотрели самолет. Промерили все и нашли, что, если бы я не нагнулся в кабине, быть бы убитым, как говорится, наповал.

Дня три-четыре так и ходил с перевязанной головой. На четвертые или пятые сутки командир полка Болдырихин спрашивает, смогу ли повести группу на задание. Я ответил, что смогу, ведущих то, кроме меня уже не было - кого сбили, кого ранили...

На мой ответ о готовности вести группу доктор Анискова выразила было протест. Но и командир, и я настояли на своем. Так и пошло.

Словом, ни на войне, ни после войны я не считал себя раненым. И лишь спустя много лет оказалось, что это не так: осколки-то дали о себе знать.

В сентябре сорок второго начались упорные уличные бои. Бойцы и командиры двух наших армий - 64-й под командованием генерала М.С. Шумилова и 62-й - В.И. Чуйкова, вели ожесточенные бои за каждый квартал, каждый дом, каждый этаж. По мере вступления врага в город темпы его продвижения уменьшались, силы противника таяли, требовались резервы, а их становилось все меньше. Но временами и наши силы были на пределе. Мы штурмовали врага вблизи линии фронта, тесно

взаимодействуя с пехотой, артиллерией, танками. Работы хватало, но не хватало самолетов.

Как-то в середине сентября и всех летчиков эскадрильи, которой я командовал, вызвал майор Болдырихин. Когда мы предстали перед ним, он сказал:

- Трудную мы сегодня получили задачу...

Это никого не удивило. Простых и легких задач на фронте не бывало. А Болдырихин продолжил:

- Вражеские танки прорвались на улицы Саратовскую и Коммунистическую и разрезали нашу группировку. Нам приказано найти эти танки и уничтожить...

Значительно позже из уст Маршала Советского Союза Василия Ивановича Чуйкова я услышал о сложности и драматичности той обстановки. А тогда мы многого не знали и знать не могли, но все насторожились.

- Задачу выполнять вам, товарищ Пстыго, - заключил Болдырихин и приказал готовиться к вылету.

К этому времени я уже имел солидный опыт боевых действий. Но вот чтобы в огромном дымящемся городе, в сплошных развалинах найти такую малую и подвижную цель - с подобным я столкнулся впервые.

"С чего начинать?" - прикидывал я и решил, что поиск начну от железнодорожного вокзала. В Сталинграде он большой, с воздуха хорошо виден. Ну а где Коммунистическая и Саратовская улицы? Этого никто не знал.

На всякий случай наметили возможный маневр в районе цели. Уточнили порядок радиосвязи. Уже запустили моторы и вырулили для взлета. Вдруг, гляжу, на старте что-то забеспокоились, а по взлетной полосе, прямо нам в лоб, мчится машина.

Остановилась возле моего самолета. Из машины выскакивает начальник связи дивизии подполковник Питерских, складывает руки на уровне головы крестом, мол, выключай моторы. Выключаем. Тогда Питерских быстро поднимается ко мне и передает в кабине план Сталинграда:

- Вот, нашел! А пока ехал обвел красным карандашом кружок, где твоя цель. Теперь действуй!..

Время подпирало. Мы взлетели и взяли курс на Сталинград. Конечно, самолетом надо управлять, но меньше всего меня волновало тогда пилотирование.

Почти целиком мое внимание было поглощено планом Сталинграда и кружком, обведенным красным карандашом.

Мне казалось, что до подхода к городу я достаточно серьезно успел освоить карту. Ко мне постепенно вернулись обычные

спокойствие и уверенность. Я подтянул группу, как мог приободрил летчиков и пошел на цель от железнодорожной станции. Как, однако мудры русские пословицы и поговорки! "Начинай плясать от печки". В Сталинграде именно такой печкой для нас явился городской вокзал. От него мы отыскали Саратовскую и Коммунистическую улицы. Но где танки?.. Снова забила тревога. Однако не надолго. Танки обнаружили в тени домов, скорее, в тени того что осталось от домов. Насчитали их больше десятка, точнее считать некогда было...

Все видимое мною на земле быстро и кратко передаю своим летчиком по радио. Перестраиваю боевой порядок. Место цели обозначаю взрывом бомбы. К нашему удовлетворению, истребителей противника в этом районе не было, а зенитная артиллерия, видимо не успела за прорвавшимися танками - огнь вела издалека и неэффективно.

А мы последовательно - по одному из боевого порядка круг - пикировали и штурмовали танки, из пушек и пулеметов почти в упор обстреливали отходящих фашистов. Получился настоящий уличный бой штурмовиков. Позже так и говорили: "уличный бой штурмовиков".

И вот, вижу, задымился один танк, второй, третий... Нас подбодрили с земли: "Атакуете хорошо! Еще заход..." Кто-то крикнул по радио: "Отходят! Отходят!"

Действительно, уцелевшие танки, прикрываясь дымом пожаров, начали отходить. А мы продолжали их атаковать. Все летчики сделали по восемь заходов, израсходовали все бомбы, РБСы, большую часть пушечных снарядов. Боевую задачу мы выполнили блестяще и без потерь своих самолетов.

Ну а дальше события развивались следующим образом. Оказалось, что за нашей работой наблюдал командующий фронтом А.И. Еременко, командующий 8-й воздушной армией Хрюкин и командование 62-й армии во главе с Чуйковым. Нам передали по радио благодарность за отличные боевые действия. По голосу я узнал, что это был наш командарм Хрюкин.

В бою перемена настроения идет одновременно с изменениями динамики боя. Так было и тогда. На душе стало радостно. Признаться, я даже встревожился, как бы после такого успешного боя не расслабился кто по пути домой, не упустил бы пилотирования самолетом.

Ну вот произвели посадку. Идем докладывать командиру полка Болдырихину. Помню, только я произнес слова:

- Товарищ майор, старший лейтенант... - как он довольно резко прервал доклад:

- Отставить!

Я осмотрел себя, поправил обмундирование и снова:

- Товарищ майор, старший лейтенант...

Тут Болдырихин не сдержал улыбки и говорит:

- Иван Иванович, да вы - капитан! - он тепло поздравил меня и других летчиков группы с выполнением задания.

Поздравили нас комиссар полка Левченко, начальник штаба Дунаев, пилоты однополчане.

Позже нам стало известно, что, пока мы возвращались с боевого задания, командующий вызвал на телеграф командира нашей дивизии полковника Горлаченко и коротко передал, что группа действовала отлично, и просил всем летчикам объявить благодарность Военного Совета фронта. Затем Хрюкин поинтересовался : "Кто водил группу?" Горлаченко ответил: "Пстыго". А кто он у вас по должности?" - "Командир эскадрильи". "А по званию?" - "Старший лейтенант". "Так вот, он - капитан!" Горлаченко поблагодарил командарма, тот спрашивает: "Чем награжден Пстыго?" "Орденом Красного Знамени". - "Немедленно представить всех летчиков группы к награждению орденами, а Пстыго - к самому большому ордену"...

Так, в воздухе, без предварительного представления, хождения бумаг по инстанциям, как это обычно заведено, мне было присвоено воинское звание капитан. Это, говорят, редкий, если не исключительный случай. Ну а присвоение очередного воинского звания и награждение орденом - всегда великое событие в жизни военного человека.

На следующий же день перед боевым полком майор Болдырихин объявил все решения, зачитал телеграмму Военного Совета 62-й армии. Вот ее текст: "Бойцы, командиры и Военный Совет армии восхищены действиями группы штурмовиков. Их смелые и умелые действия оказали существенную помощь нашим войскам в уличных боях а Сталинграде. Чуйков, Гуров, Крылов." А вскоре мы получили и обещанные боевые ордена. Я - второй орден Красного Знамени.

Пройдет много-много лет. На юбилейных торжествах 8-й гвардейской, бывшей 62-й армии, я оказался рядом с маршалом Чуйковым. Вспоминая Сталинградскую битву, Василий Иванович Рассказал, как в очень тяжелый момент уличных боев в Сталинграде его войскам оказала помощь группа штурмовиков.

- Где-то эти молодцы сейчас? Остался ли кто из них в живых?.. - закончил он свои воспоминания.

Я не удержался и говорю:

- Есть живые!..

Чуйков удивился:

- А ты откуда знаешь?

- Твердо знаю, товарищ маршал. Потому что ведущим, командиром этой группы, был я .

Чуйков бросился ко мне, обнимает и говорит:

- Братец ты мой, неужто это ты?!

Я вынужден был повторить признание.

Копаясь недавно в своих архивных делах и картах военного времени, я нашел, к моему большому удовлетворению, план Сталинграда с красными кружками, где обозначены улицы Саратовская и Коммунистическая. Этот план я сохраню как святое воспоминание о боевом прошлом, как реликвию.

... А бои в Сталинграде шли с переменным успехом. Немцы продолжали рваться к Волге. Наши войска упорно и самоотверженно оборонялись. Не счесть героев и героинь, подвигов сталинградцев! Подобно тому как ручьи и речки, сливаясь, образуют в конечном итоге полноводную Волгу, так и подвиги отдельных героев сливались в могучий всенародный подвиг.

Да поистине не было таких испытаний, нет таких мук и таких жертв, которые моли бы сломить дух, волю, мужество сталинградцев. Мы выстояли. На разных участках фронта в разное время противник начал переходить к обороне.

В те дни к нам в полк прибыла группа молодых летчиков. Среди них был сержант Веденин. Он быстро освоился и начал летать на боевые задания. Летчик этот отличался собранностью, аккуратностью, в боях проявлял находчивость, смелость.

В одном из боевых вылетов в районе Сталинграда машина Веденина загорелась. Летчик, видя, что положение безвыходное, что он над территорией противника, направил свое самолет на скопление вражеских танков и автомашин, повторив подвиг Гастелло.

Имя его навечно занесено в списки первой эскадрильи 76-го гвардейского штурмового полка.

Постоянное напряжение боевых вылетов, потери друзей угнетали. Вечером придешь на ночлег, смотришь на матрасы, набитые душистым сеном, - чьи-то уже убрали, больше не потребуются... - и на душу опускается тяжесть. "Эх, так-распронатак. А ведь завтра еще чьи-то уберут. Чьи?"..

Однако общество боевых друзей разгоняет тоску. "Не нуди . И без тебя тошно!.." - оборвет кто-нибудь горестную фразу, отвлечет другим разговором. Но большинство курят неимоверно и молчат, укладываясь ко сну. Завтра действительно будет день не легче сегодняшнего...

В октябре 1942 года в моей, казалось бы уже определившейся, службе произошел крутой поворот: меня назначили начальником

воздушно-стрелковой службы 226-й штурмовой дивизии. Думаю, главную роль в таком решении сыграли упомянутые выше мои исследовательские полеты и, вероятно, не прекращавшаяся после них работа по разъяснению летному составу существа найденных тактических приемов.

Честно говоря не хотелось оставлять полк, к которому прикипел сердцем. Но передал я эскадрилью, попрощался с однополчанами и убыл к новому месту службы. Убыл, впрочем, словно, ибо управление дивизии размещалось там же, где базировалась и моя прежняя часть, так что вернее сказать: перешел из одного помещения в другое.

Командир полка Болдырихин подарил мне на память о совместной боевой работе свою фотокарточку и на обратной стороне написал: "Способному, растущему командиру, будущему генералу всего хорошего желает личный состав и командование 504-го ШАП"...

Я, помню, возразил своему командиру:

- Так уж и генералу!

На что он ответил:

- Поживем - увидим...

И я начал работать на новом поприще. Вскоре при очередной беседы с Горлаченко по вопросам воздушно-стрелковой службы решил высказать одну идею.

- Докладывайте! - сухо сказал Горлаченко.

- Для изучения вопроса взаимодействия штурмовиков с боевыми действиями наземных войск и выработки предложений по их улучшению прошу вашего разрешения командировать меня на передний край, к пехотинцам, - почти отрапортовал я и вкратце изложил свой замысел командировки.

Горлаченко, внимательно выслушав меня, согласился:

- Оформляйте на три дня. О деталях договоритесь с Питерских.

И я поехал в одну из стрелковых дивизий, оборонявших Сталинград. До ее позиций сначала добирался на попутной машине, затем пешком.

Командир дивизии, которому я представился, встретил радушно:

- Инициатива похвальная. Эффективная поддержка штурмовиков нам нужна! Сейчас, правда, затишье. Но говорят, затишье всегда перед бурей. А, капитан?

- Вам виднее, - уклончиво ответил я.

- Мне видно так же как и вам. В одном я только твердо уверен: скоро, очень скоро мы погоним гитлеровцев от Волги. Спросите: почему? Отвечу: выдохся немец! Не тот уже стал.

Раненый зверь, правда, еще яростнее. Но у нас есть сила добить его.

Командир дивизии мельком посмотрел на часы.

- Перейдем к конкретным делам. Вот вам сопровождающий, - представил он старшего лейтенанта. - Попутчик на все три дня...

Линию фронта на карте можно было показать только приблизительно. Точнее ее определяли на местности. И когда меня с нею знакомили, то особенно мое внимание обращали такие ориентиры, как коробка или развалины домов, улица, перекресток, подбитый танк и так далее. Я старательно изучал эти ориентиры, запоминал, наблюдал за действиями пехотинцев, присматривался к поведению противника. Бои хотя и поутихли, но вовсе не прекращались. Совершались артиллерийские и минометные налеты, велась ружейно-пулеметная и автоматная стрельба. Действовала и авиация.

В первый же день моего пребывания на передовой мне довелось стать свидетелем налета штурмовиков на позиции врага. Неожиданно появившаяся шестерка "илов" дружно ударила по цели бомбами, реактивными снарядами а затем из пушек и пулеметов.

Штурмовики действовали грамотно и четко, точно заходили на цель и также четко ее поражали.

Над вражескими позициями поднялись облака от разрывов снарядов и бомб. Сопровождающий наблюдавший за действиями "илов", одобрительно заметил:

- Славно! Дают фрицам огонька!

Но я разглядел такое, чего не мог заметить непосвященный в тонкости авиационного дела наблюдатель, и сделал в записной книжке несколько заметок.

- Чем недоволен, капитан? - спросил старший лейтенант.

- Появились кое-какие соображения, - не прекращая запись, ответил я.

Эта поездка действительно многое подсказала. Я познакомился с особенностями наземного боя, вблизи почувствовал его динамику. И увидел то, о чем бы никогда не услышал на разборах и что не увидел бы с воздуха. Видел как ведет себя противник во время боя и налета штурмовиков, как солдаты используют руины домов для организации обороны и как они маскируются. Не мог не отметить и отдельные упущения в действиях штурмовиков.

Вернувшись из поездки в войска, я поделился своими наблюдениями в беседах с летчиками и в статье "Три дня на передовой", которую опубликовала наша дивизионная газета. А докладывая командиру дивизии о своем возвращении с

передовой, я предложил поставить радиостанцию наведения штурмовиков в боевых порядках наших войск.

Горлаченко согласился:

- Получена директива по этому поводу. Посоветуйтесь в штабе и со штурманом дивизии, как лучше все это сделать.

И пункт наведения на поле боя был организован.

В дни моей работы на передовой погиб, участвуя в очередном боевом вылете в качестве ведущего шестерки "илов", погиб мой боевой заместитель Василий Константинович Батраков. Летчики рассказывали, что зенитным огнем было отбито крыло его самолета, и Батраков вместе с неуправляемой машиной упал в Сталинграде на войска противника. Весь полк переживал потерю отважного летчика, командира. Но шла война. На место одних - погибших - приходли другие. В середине октября к нам по всем дорогам с севера и востока потянулись эшелоны и автоколонны. Мы догадывались, что стоим перед чем-то важным, перед большими событиями. Дивизию непрерывно пополняли самолетами, людьми. В то время все полки довели до полного состава.

И вот началось. 19 ноября мы стали свидетелями сильнейшей артиллерийской подготовки. На расстоянии сорока-пятидесяти километров стоял непрерывный гул. Это было настоящее артиллерийское наступление! Мы тоже были готовы действовать, летать на поддержку наших войск, но погода, как назло, испортилась. К середине этого короткого осеннего дня облачность поднялась метров до двухсот, видимость дошла километров до двух, и мне удалось сделать два боевых вылета. Летали парой на уничтожение техники и живой силы противника в балке Дубовой. Поработали неплохо. Об успехе тех полетов писала армейская газета.

23 ноября войска Сталинградского и Юго-Западного фронтов замкнули кольцо окружения и сошлись у города Калач-на-Дону. Мы радовались этому. Однако ликовать было рано. Противник понимал, в какой мешок захлопнули его сталинградскую группировку - более 330 тысяч человек, - и предпринял лихорадочную попытку прорваться корпусом Манштейна на выручку окруженных войск Паулюса. Обстановка была сложной, порой драматической. Но тут подоспела 2-я ударная армия генерала Малиновского, врезалась во фланг войск Манштейна и после ожесточенных сражений погнала гитлеровцев от Сталинграда до Донбасса.

На третий или четвертый день нашего наступления мы перелетели на полевой аэродром Средняя Ахтуба. Он так близко был от противника, что даже наша тяжелая артиллерия

располагалась позади нас. Это вынудило нас организовать с артиллеристами четкое взаимодействие. Подобного базирования и взаимодействия я больше не встречал до конца войны.

Когда немецкие войска были окружены в Сталинграде, весь подвоз им боеприпасов, горючего и продовольствия по земле прекратился. Тогда Геринг хвастливо заверил фюрера, что он построит воздушный мост и самолетами Ю-52 будет обеспечивать группу Паулюса так, что она не будет нуждаться нив чем.

Наше командование решило осуществить полную блокаду немецких войск и с воздуха. Для борьбы с транспортными самолетами противника 8-й и 16-й воздушным армиям были выделены силы истребителей и штурмовиков. Мне приказали возглавить восьмерку штурмовиков "в засаде" (есть такой метод боевых действий). Известно, что мост Герингу построить так и не удалось - сталинградцы не дали.

Немало транспортных Ю-52 было сбито истребителями, штурмовиками, в том числе и летчиками нашей дивизии. Это была крупномасштабная, редкая операция по блокированию окруженных войск противника и срыву обеспечения их с воздуха.

... Заканчивался 1942 год. Все было в этот год войны - и радости, и огорчения. Нам пришлось отступать до Волги и Северного Кавказа. Мы теряли людей. Однако уже к концу года армия собрала солидные силы и средства и сумела правильно использовать их. Перейдя в контрнаступление, наши войска окружили, а затем и уничтожили крупнейшую ударную группировку гитлеровцев - 330 -тысячную армию Паулюса. 2 февраля 1943 года закончилась историческая Сталинградская битва.

Вспоминая былое, не могу не выразить искренних огорчений защитников Сталинграда по поводу различных переименований, которые коснулись и самого города, и битвы за него. Справедливость и историческая необходимость потребовали называть ее своим именем - Сталинградская. Она навсегда и останется Сталинградской в наших сердцах.

Год коренного перелома

В последних числах декабря 1942 года мы перелетели в Тулу. Предстояло формирование штурмового корпуса Резерва Верховного Главнокомандования, и, понимая, что позади остались очень важные и тяжелые события, мы ясно осознавали - в войне наступил новый этап.

Как-то, вскоре после по-фронтовому скромного новогоднего праздника генерал Горлаченко спросил:

- Иван Иванович, а у вас нет желания съездить в отпуск, к родителям?

Сказать по правде я был огорошен. Война - и вдруг отпуск!

А Горлаченко, переждав мое смущение, продолжает:

- Вас два раза сбивали. Поезжайте, покажитесь родителям засвидетельствуйте, что вы живы и здоровы. Формирование корпуса - дело не короткое, у вас есть время.

Сборы были недолгие, и в тот же день я уехал в краткосрочный отпуск. С большим волнением добрался до родины - моей Башкирии. Тогда были такие условия передвижения, что по- другому, как "добрался", и не скажешь.

Прибыв о отчий дом, естественно обрадовал мать, отца, сестер, родных и знакомых. Отец подробно расспрашивал меня о делах на войне, он очень переживал события на фронте. Все, что знал, я ему, старому солдату двух войн, конечно, без утайки, рассказал.

Родина удивила меня оглушительной тишиной. После двух лет непрерывного гула моторов и стрельбы - вдруг всепоглотившая тишина. Белые, покрытые снегом поля. Задумчивые и грустные леса. Я оказался в каком-то позабытом состоянии умиротворения. Но едва погрузился в него, как сразу током мысль - а ведь идет война.

Эхо войны докатывалось до самых глубинных сел и деревень не только сводками Совинформбюро, но и скорбью похоронок, которых становилось все больше и больше.

За считанные сутки отпущенной мне мирной жизни сами собой вспомнились и "время былое", и "лица, давно позабытые".

Детство у меня было и золотое, как всякое детство и нелегкое. Семья большая - восемь детей. Жили мы сперва в поселке Подгорском, Инзерского сельсовета, Архангельского района, а затем, в 1928 году переехали в Шишканское. Домик приобрели махонький, не дом, а хатку с печкой. Забота о том, чтобы прокормить нашу ораву, была главным делом отца и матери. Что называется перебивались с хлеба на квас. Зимой нередко в избенку приносили ягнят и теленка, чтобы не замерзли на лютом морозе. Мы всегда ждали лета. Летом можно сбежать от духоты в хате. Летом весь день на улице.

Сейчас, бывает, молодые люди пишут, не без хвастовства, мол, трудовую деятельность начал в 18 лет. Ничуть не преувеличу, если скажу, что мои сверстники в деревне начинали трудиться в 8-10 лет. И труд этот не был забавой: пасли скот, рубили дрова, носили воду, давали скоту сено, и многое другое делали мы в меру своих сил.

Семья наша была дружная. Отец, Иван Григорьевич, высокий, поджарый, но очень сильный человек. Не знаю, сколько весил мешок зерна. Но помню, брал он их сразу два - под одну и под

другую руку и спокойно нес в дом, веля отворить дверь. Коммунист с 1918 года, солдат первой мировой войны и армии Блюхера. Строгий и вместе с тем справедливый и добрый. Из любой поездки привозил нам или леденцы, или по кусочку сахара, или пряники. Не любил обмана, не терпел лжи. За провинности, бывало, иногда и наказывал: ставил на колени лицом в угол. Но быстро отходил и снова становился ровным и добрым. По тем временам в нашей местности отец был самым грамотным человеком, он окончил сельскую приходскую школу. Писал и читал всем близким, да всем знакомым письма. В прилежании к учебе, труду я многим обязан своему отцу.

Мать, Евдокия Фоминична, маленького роста, щупленькая. Будучи уже "большим", приезжая из армии, я нередко носил ее на руках.

Исключительно трудолюбивая. Надо было накормить, обуть, одеть, обстирать всю семью.

Мы не знаем, когда она спала. Засыпали - она что-то делала, просыпались она вся в работе, в хлопотах. Провинишься, бывало, она ругает, но мы все знали, что скорее ласкает, чем ругает. Не злоупотребляли этим.

Если отец изредка употреблял крепкие выражения, не в адрес детей, упаси бог, а по другим поводам, то у матери самым ругательным было "чтоб тебя хвороба взяла".

Старшие мои сестры - Мария, Ольга и Софья - в 8-10 лет становились уже настоящими помощницами матери. Парни - опора отца, - я, Николай и Александр. Николай - выше среднего роста, крепыш, черноволосый, чуть -чуть косил на левый глаз. Александр - высокий, стройный, кудрявый. Самым низкорослым из парней оказался я.

Младшие сестренки - Анна и Лида. Разумеется, им было расти и воспитываться легче. Семья постепенно выбралась из той беспросветной нужды, в которой росли старшие дети.

Мне хочется еще раз напомнить о труде. Труд для деревенских ребят - норма. С 6-7 лет нас учили ездить на коне. Отец пашет, а боронить мне. Летом копны подвозишь к стогу. Под осень боронить пар - опять верхом. Осень молотить хлеб - погоняешь лошадей. Словом лошадь - "свой брат" с детства. Надо сказать, что фильмы с лошадьми я смотрю с удовольствием т трепетом. Место на котором сидел верхом, становилось постепенно прочнее кирзового сапога.

Случались со мной и происшествия. Я тонул, замерзал, били меня гуси. Ох как больно они бьют своими мощными крыльями! Кусали меня собаки. Однажды очень крепко пободал бык, помял мне бока. Падал я из дерева, в наказанье за разорение вороньих

гнезд. Говоря о детстве, невольно вспоминаешь Некрасова, его выдающееся произведение "Крестьянские дети" В нем хорошо описаны наши труд, жизнь, игры. И очень метко сказано о крестьянских детях:

Вырастет он, если богу угодно,

Сгибнуть ничто не мешает ему.

Запало в душу на всю жизнь и такое событие моего раннего детства. Зимнее утро, крепкий мороз, лютая стужа. Мы, детишки, в эти дни редко выходили из дому: ни одежды, ни обуви подходящей не имели. Вдруг заскрипел снег под копытами коня. Конь остановился и верховой кнутовищем постучал по раме окна. Мне стало любопытно кто и зачем приехал. Я подбежал к окну. Подошел и отец. Верховой, увидев отца, каким-то странным, простуженным и печальным голосом хрипло и громко говорит: "Иван Григорьевич, Ленин умер".

Имя Ленина я слыхал и ранее. Бывало придут к отцу два-три товарища, сядут вокруг стола, пьют чай и ведут неторопливый, обстоятельный разговор. И в этих разговорах не единожды произносилось имя Ленина.

И вдруг Ленин умер. Мое детское сознание как-то встрепенулось, обострилось. Ленин, о котором говорили товарищи отца, умер. Кто же такой Ленин, если прискакал верховой и оповестил о его смерти?

Отец тут же оделся и ушел. Что и где делал отец, я не знаю, но дома его не было несколько дней. Позже я не раз расспрашивал отца о Ленине. А уже зрелым человеком, основательно познакомившись с ленинским наследием, понял: Ленин величайший человек XX века...

В семь лет я начал учиться. С первый и по четвертый класс ходил учиться в Валентиновскую начальную школу. Никогда не забуду нашу учительницу Прасковью Георгиевну Демину. Будучи горожанкой из довольно обеспеченной семьи, она ушла в деревню и всю жизнь посвятила обучению и воспитанию крестьянских детей.

Учебный год начинался, когда оканчивались основные сельскохозяйственные работы, и завершался, как только они возобновлялись, - весной.

Я люблю смотреть передачу "В мире животных". Однако не все разделяю, что проповедают ведущие Песков и Дроздов. Послушаешь - так изо всех сил надо защищать волка, потому что он санитар, регулятор популяции и так далее. Не берусь спорить о санитаре. Расскажу случай из далекого детства.

Было это в 1927 или 1928 году. Как-то вечером, после тяжелого рабочего дня, отец и мать присели на крыльце. Отец

закурил. Тихо беседуют. Мы, ребятня, балуемся рядом, и все слышим, о чем отец с матерью разговаривают. Дескать нынче порешим четыре-пять барашков. Сделаем Ване кожух, так у нас называлась престижная сейчас дубленка, сваляем девчатам валенки, да и мясо будет. Я, конечно, счастлив. Шутка сказать, у меня будет кожух.

И вот прошло несколько дней. На большой поляне, выгоне - выгоном ее называли, поскольку на нее выгоняли скот, - слышим крики, брань. Люди с кольями, вилами и топорами шумят, как на пожаре, и бегут туда. Мы, мальчишки, естественно, бросились за ними. Оказалось волк выскочил из леса и пошел "регулировать популяцию". Когда мы прибежали к месту, то увидели потрясающую картину: пять или семь овец сбились в кучу и жалобно блеют. А у 50-60 овец перерезано горло, и они дергаются в предсмертных судорогах. Все оцепенели. Мать моя, помню, села на землю и горько заплакала: ухнули все ее хозяйственные расчеты.

Вот и "санитар"... Нет, волк - хищник, который почуяв кровь, ожесточается и без всякой надобности уничтожает все, что можно уничтожить! Во многих странах Европы волков давно нет. В ГДР я сам видел памятник последнему волку Германии. А дичи - лосей, оленей, косуль, ланей, кабанов, зайцев - много, и, как я убедился, они не нуждаются ни в каком "санитаре" и "регуляторе".

Нас воспитывали сурово. Как показала жизнь, правильно. Расскажу один случай. В нашу баню попариться приходили два-три соседа - приятели отца. Баню топили вечером. Парились часами. Упарившись до изнеможения, разморенные, садились мужики в избе вдоль степ прямо на пол. Не помню была ли выпивка. Раньше если и выпивали, то редко. Появление в пьяном виде считалось большим позором. Но ведро или жбан квасу на скамейке стоял всегда. Тут же - миска с квашенной капустой. Выпив по кружке квасу, пробовали и хвалили капусту.

И вот зашел разговор о леших, которые балуются в бане после людей. Мой отец смолоду ни в каких чертей не верил. И тут в разговоре вдруг заявляет: "Вот мой сын, Ваня, сейчас пойдет в баню и принесет оттуда ковшик, из которого мы обливались". Услышав это я оторопел. А отец подходит ко мне и говорит: "Сынок, иди спокойно в баню, возьми ковшик - он в бочке - и принеси сюда". Я вроде немножко поуспокоился. Отец меня любил, и я подумал, не будет же он сына отдавать чертям на потеху. Но все-таки очень робко побрел к бане. Отыскал ковшик. Меня так и подмывало бежать вон. Однако лешие меня вроде бы не схватили, и, преодолевая страх, возвращался я не торопясь. Отец обнял меня, похлопал по плечу: "Ну видишь сынок, никаких

чертей нет! Это выдумки!" Соседи и приятели отца были немало удивлены его доказательством, тем, как он послал девятилетнего парнишку на такое испытание...

С 1930 года я учился в Архангельской неполной средней школе, которая сначала называлась школой крестьянской молодежи, а позже школой колхозной молодежи, сокращенно ШКМ. Из преподавателей хорошо помню Иванова, Ягодина, Красилова. Другие, к сожалению, забылись. Прошел я в ШКМ и такую уродливую форму методики обучения, как групповая или бригадная. Что она означала? Класс разбивался на несколько бригад. Первая учит математику, вторая - физику, третья - русский язык, четвертая - историю, пятая - географию и т.д. Избирался или назначался старший бригады, и, как он ответит преподавателю, такую отметку ставят всей группе. Помню, я часто был старшим по истории, может быть, поэтому до сих пор люблю сей предмет.

Трудно мне досталось в те годы. Мы жили от школы на расстоянии восемнадцати верст. Но это такие версты, о которых недаром в шутку говорят - с гаком. Поэтому всю неделю, образно выражаясь, я дневал и ночевал в классе, а в субботу, после уроков, отправлялся домой. Меня всегда настигала темнота зимой дни короткие. А надо сказать, рядом с дорогой располагалось кладбище: и отлетающая душа покойника светится над могилой, и мертвецы в белых саванах встают, и еще много разного. Естественно меня брала оторопь. Но другой дороги не было, а по дому я скучал так, что, преодолевая страх, топал вперед.

Когда сейчас вспоминаю переходы в школу и из школы в лаптях и ветхом зипуне (он у нас назывался "свино"), то так и кажется, что стою голым на тридцатиградусном морозе. Так продувало меня. Потом я забирался на русскую печку. Ах, русская печка!.. Какое это было блаженство! Отогревшись, моментально засыпал...

Побыв дома, в воскресенье, во второй половине дня, я возвращался в село Архангельское с котомкой за плечами, в нее мама бережно укладывала хлеб, картошку, а, если было, то и сало. Синяки на плечах от лямок котомки у меня сходили только в летние каникулы.

Хорошо, что в Архангельском жили наши друзья и родные - Александр Иванович и Фекла Андреевна Саевичи, которые меня привечали. Позже их сын Степан погиб на войне, а Тимофей, мой друг и однокашник по летному училищу, отважно воевал на самолете Пе-2, был разведчиком и удостоен звания Героя Советского Союза. Сейчас живет и трудится в Ленинграде.

Комсомол и пионерия в те годы были активны - не просили кто-нибудь сделать для них, а сами делали. Даже сейчас, спустя десятилетия, располагая гораздо большими возможностями, ребята просят, скажем, построить спортгородок. Составляется план. Пишут проектно-сметную документацию. Речей и бумаг - тьма, а спортгородка нет. Тогда было проще. Инициаторы договаривались с родителями. Чего не могли сделать мы делали взрослые: ставили столбы, крепили спортснаряды. Получался простой, но очень нужный и удачный городок. Поднимайся по шесту или канату, перебирай руками и шагай вверх по лестнице. Крутись на турнике, кольцах, трапеции, играй в волейбол, баскетбол, гоняй в футбол.

Многие из нас уже тогда пристрастились к чтению. Увлеченно, помню, читали Жюля Верна. Нравился журналы "Вокруг света" и "Всемирный следопыт". Там публиковались романы нашего писателя-фантаста Беляева. Мой отец выписывал "Крестьянскую газету" и приложение к ней - журнал "Сам себе агроном". Газета меня мало привлекала, а журнал я любил.

В 1933 году, закончив семь классов ШКМ, по комсомольскому наряду прошел краткосрочные курсы учителей. В 1933/34 учебном году 15-16-летним юношей был учителем параллельно второго и четвертого классов в Асактинской начальной школе. Не знаю, как обучал детей с точки зрения методики - наверное, плохо, но отдавался этому делу добросовестно, без остатка. 6-8 часов занятий в классе. Вечером проверка тетрадей, домашних занятий... Однажды, возвращаясь с кустового методического совещания вместе с заведующим нашей школы П.А. Пушкиным, я почувствовал, что идти дальше не могу - сон валил с ног. До моей квартиры оставалось еще километра два, но Пушкин, видя мое состояние, дальше меня не пустил и оставил ночевать в школе, где он жил с семьей. Так учительствовал.

Однако вскоре я почувствовал, что со знаниями семилетки далеко не уедешь, осенью 1934 года уезжаю в Уфу. Два года учусь там в 3-й средней школе.

Первый год я жил в семье наших дальних родственников Александра Филипповича и Ксении Матвеевны Рабчук, которым я благодарен всю жизнь. И тут я испытываю необходимость сказать несколько слов об Александре Филипповиче. Герой гражданской войны, в 1919 году он был награжден орденом Красного Знамени. Тогда же тяжело ранен: в бою выбит левый глаз, поэтому носил черную повязку.

Рабчуки жили небогато, в маленькой квартирке. И все-таки нашли возможность приютить меня и дать возможность учиться. Я хорошо помню их детей. Старший Николай погиб в Великую

Отечественную. Клавдия стала хорошим врачом, живет и работает сейчас в Уфе. Виктор - инженер, как мне сказали на заводе, хороший инженер.

У обоих вырастили дети, а сейчас подрастают внуки.

Второй год учебы я жил в большой семье у Трофима Тихоновича и Клавдии Васильевны Домрачевых. Их сыновья - Леонид, Валентин и Аркадий - погибли на фронте, Геннадий - мой большой друг и однокашник - работает в Ялте.

В школе я сдружился с Петром Катковским, Петром Митрошиным, Борисом Катаскиным и Тауфиком Султангузиным. Почти все мы жили очень бедно, поэтому постоянно приходилось подрабатывать: осень разгружали зерно, овощи и картошку из барж и вагонов, пилили и кололи дрова. Вся Уфа тогда отапливалась только дровами. Но лучше всего мы заработали на съемке кинокартины "Пугачев". Помню, сходились в назначенное время па берегу реки Демы на большой поляне. Нас одевали в свитки, зипуны, азямы, подпоясывали веревками, кушаками. На головах всевозможные шапки, чаще со свисающими назад верхами. На ногах лапти с онучами. Вооружены мы были косами и дубинками. Артисты - в сторонке. Кто кого из них играл, мы не знали. И вот по команде съемочной группы мы бежим, бежим не очень быстро. Размахиваем своим оружием и что-то кричим. Наконец кинокартина вышла на экраны. Сколько же раз мы ходили ее смотреть! Однако никому из нас узнать себя в толпе так и не удалось.

Мне в жизни довелось видеть сады Багдада, пальмы Кубы. Пирамиды Мексики. Знаю я Дальний Восток, Кавказ, Прикарпатье. Но ничто не может для меня сравниться с красотой Башкирии.

Земля родная! Вижу тебя щедрую и цветущую, вижу степи и леса твои, широкие и привольные реки, полные покоя и грусти. Вижу твои дивные рассветы и небо высокое-высокое и чистое-чистое, будто улыбка моей матери. И так мне хочется, поскитавшемуся по свету, что бы молодежь не торопилась уезжать из родных мест. Жалеть и тосковать будете. И еще как! И потому увещеваю вас, изберите и освойте в совершенстве специальность, необходимую на родине. И трудитесь в свое удовольствие и на пользу обществу. Лучшего, уверяю, ждать невозможно.

Или это особенности моего возраста навевают подобные мысли? Только чем больше живу, тем крепче меня тянет в родные места. А порой столь допечет тоска, что хоть немедленно оставь все и поезжай на родину...

Воспитание воина, как и вообще воспитание человека, начинается с детства. Ребенка нельзя лишать того, что естественно, что свойственно детству - игр, шалостей, соревнований в ловкости и силе и даже потасовок. Ясно, что при этом ему нельзя давать перешагивать определенные рамки и хулиганить.

Я не раз являлся свидетелем, как родители наставляли свое чадо - одно нельзя, другое нельзя. Укутывают, переукутывают его зимой - иначе простынет, простудится. А он, смотришь, при таком укутывании скорей простужается. Чадо наставляют в лес не ходи,

даже с ребятами, пугают волками. Не играй со сверстниками, а то могут побить. По моему убеждению, такое воспитание вредно. Все это вольно или невольно порождает робость. За боязнью - страх, за страхом - трусость.

Не знаю, как быть с девчонками, но уверен, что мальчик должен воспитываться и расти, чтобы стать мужчиной, а если потребуется, то и воином. Ведь в наше время воинская служба - долг. Меня отец не ругал, когда я приходил домой с синяками от потасовок со сверстниками. Он лишь доброжелательно подшучивал: "Ну что, брат-воин, попало тебе?" И намекал, что надо давать сдачу.

Игры, шалости, баловство - все это было мальчишеское. Ходили мы и в лес, и на реку купаться, зимой на самодельных коньках и санках катались. И учителями, помню, все приветствовалось. Самими учителями!

К слову сказать, не в какое-то далекое дореволюционное время, а в тридцатые годы нашего века самыми уважаемыми и почетными людьми, или, как говорят сейчас, престижными профессиями были "народный учитель" и "земский врач". Не знаю, присваивались ли эти титулы официально,, ведь земство было упразднено революцией. По привычке, возможно, но еще долго у нас хороших врачей и учителей именовали "земскими".

Вероятно, немногие "земские врачи" имели высшее образование, однако по уровню того времени лечили добротно, обстоятельно и от всех болезней. Как говорили: " от кори, от хвори, от корчи и от порчи". Все в округе благоговели перед докторами.

Что же случилось теперь? Почему уже в 60-70-е годы учителя и врачи принижены, почему ныне уже в обыденной жизни не называют "народным учителем" даже тех кому такое звание присвоено официально. И это не только и не столько недоразумение. Естественно, причин много. Скажу лишь о кинематографе. Мне кажется плохую услугу оказал в свое время, например фильм "Учитель". В нем отец заявляет сыну- учителю: "Ну, конечно, если здоровьем не вышел... - И, покрутив пальцем у головы, продолжает: - И умишком того... тогда можно и в учителя". Я не ручаюсь за точность цитаты, но абсолютно ручаюсь за смысл. В дальнейшем учитель - а его играет Чирков - добивается своим трудом и талантом почета и уважения. Но первородная ошибка, ирония и недооценка профессии учителя непоправимы. И хотя в фильме там поднимают любимых мной летчиков: "А Петька Худяков, комбриг, в воздухе парит"... - лента та, думаю, нанесла вред.

А сколько фильмов, где учителя, особенно сельские, мягко

говоря, малость "пришибленные". Так вроде бы и началось все безобидно - с кинофильмов, книг, а закончилось принижением жизненно важных профессий, без которых немыслимо существование любого общества. Весной 1936 года меня вызвали в горком комсомола, который размещался рядом со школой, и дали указание: такого-то числа собрать и привести в Чернышевские казармы на медицинскую комиссию всех парней, не имеющих явных физических недостатков - дескать, идет набор молодежи в летные училища и школы. И самому явиться туда указали. Прямо скажу, что воспринято это было мной с прохладцей даже с иронией: мы -"шпингалеты", тощие, сухие, - и вдруг в летчики.

Однако приходим в Чернышевские казармы. Нас там сразу же повели по врачам. Возле одного из кабинетов три крупных, высоких парня посмотрели на меня и моего товарища сверху вниз: "что, и вы в летчики?.." Мы ответили, мол, вызвали, обязали. Они со смехом: "Ну какие из вас могут быть летчики!.."

Однако комиссия распорядилась по-своему. Всех трех богатырей по разным причинам забраковали, а нас признали годными.

Удивлению нашему не было предела. Мы думали, что это ошибка. Вот будет областная, более квалифицированная комиссия - та непременно нас забракует. Пришло время областной комиссии. Более строгой. И вновь наша группа признается годной. Тут уже мы поверили, что может последовать коренное изменение в жизни каждого из нас и всех вместе.

Из работы областной комиссии мне больше всего запомнился один эпизод. "Психологический этюд", как мы его назвали. Ты бежишь по темному коридору метров пять-семь, затем неожиданно под тобой разверзается пол, и в темноте вдруг проваливаешься куда-то и летишь вниз. К счастью падаешь на спортивные маты. Тотчас же врач хватает тебя за руку и считает пульс. Затем пристально смотрит тебе в глаза и что-то пишет.

Позже следовала мандатная комиссия. Помню, сидят гражданские и военные люди - в чинах мы тогда не разбирались. Задают вопросы о родителях, спрашивают, как учимся. Вопросы задавали так, что мы, как небыли молоды, догадывались каких ответов от нас ждут.

После мандатной комиссии нас собрали всех и прибывший из летного училища старший лейтенант Ковалев, называя каждого по фамилии, объявил: "оставить точные адреса. Далеко не отлучаться. Мы вас вызовем специальной повесткой. Явка обязательна".

Мы, естественно, весь этот период продолжали учиться. И

сдав экзамены и зачеты, разъехались по домам. Я, - само собой, в деревню.

Когда рассказал родителям, что берут вроде бы учиться на летчика, мать всхлипнула в рукав:

- Сынок, чего тебе не хватает на земле? Чего тебе надо в небе?

А отец долго мочал, на второй или третий день сказал:

- Куда призывают, туда и иди. Отказываться нельзя.

Наступила пора сенокоса. Я в охотку косил сено в колхозе и для личного скота. Какая же это была благодать: натрудившись спозаранку по росе, поспать в тени на свежескошенной траве...

Но блаженство мое оказалось недолгим - я получил предписание явиться на военную службу.

В назначенное время все собрались. Нам сообщили, что из четырех тысяч, проходивших комиссию, в республике отобрано сорок семь человек. Затем нас построили. Боже мой! Что это был за строй, какой только формы одежды здесь не было: брюки, гольфы, рубашки, майки, косоворотки, апаш... Затем старший лейтенант Ковалев повел нас на железнодорожную станцию. Маршируя по Уфе, а идти надо было около часа, помню, лихо пели песни.

На привокзальной площади нас ждали. Устроили митинг, и - что интересно на проводы приехал даже первый секретарь Башкирского обкома партии товарищ Быкин. Заканчивая митинг, он сказал: "Стране нужно много боевых летчиков, и мы их будем иметь. Да здравствует первый отряд башкирских летчиков!"

Нас это как-то подбодрило и окрылило. Поездом ехали довольно долго. Прибыли в Саратов. На окраине города Энгельса спешились и с громким пением двинулись в авиагородок военного авиационного училища. Там нас тотчас же повели в баню, постригли, обули, обмундировали.

Так начался курс молодого красноармейца. Занимались строевой и физической подготовкой, изучали винтовку и уставы Красной Армии. Этот курс, что называется отесывал нас, деревенских парней.

И 1 августа 1936 года приказом по училищу мы пофамильно все были зачислены курсантами ЭВАУ и поставлены на все виды довольствия.

Постепенно мы привыкли к новой для нас армейской жизни, к ее укладу и распорядку рабочего дня. Учеба пошла своим чередом. Из умельцев стали создаваться кружки художественной самодеятельности, которые отличались если уж не художественными достоинствами, то по крайней мере своим колоритом, очень импонирующим нашему брату курсанту.

Известно, что в коллективе нет равных, одинаковых людей не только по характеру, но и по отношению к труду. Нечего греха таить, были и среди нас курсанты, отлынивающие под разными предлогами от работ, тем более тяжелых.

Помню, в кружке художественной самодеятельности мы подготовили такой номер. Стоит на сцене строй курсантов. Старшина песенно, на растяжку, подает команду: "Освобожденные, больные, шаг вперед". Играющие "сачков" делают четкий шаг из строя, берутся за руки и, как бы поддерживая друг друга, переступая фигурными шагами поют: "Свободны мы от всех работ. Свободны мы от всех работ!.." Зрители, тоже в основном курсанты, покатывались от смеха.

Кто-то вспоминаю, додумался переделать известную песню, которую хорошо исполнял Утесов: "Сердце, тебе не хочется покоя". А предыстория была следующая. Самолет У-2 требовал аккуратной и очень мягкой посадки. Такую посадку называли "притер на три точки" - два основных колеса и костыль сзади. Если допустить ошибку, машина начинает "козлить", то есть неоднократно приземляться и отскакивать от земли.

Перередактированная песня Утесова выглядела так:

У-два, тебе не хочется покоя,

У-два, как хорошо на свете жить.

У-два, скажи, скажи мне, что такое,

Что на три точки я не могу вас посадить...

Каждый, кто "позволял" себе "скозлить" на посадке, думал, что это поют о нем, и в следующих полетах старался, подтягивался. Словом самодеятельность было воспитующей.

Позже У-2, как все самолеты, именовали первыми буквами фамилии генерального конструктора. Конструктором У-2 был Н.Н. Поликарпов, поэтому и самолет стал По-2.

Никогда не забуду и готов до конца жизни благодарить своего первого летного инструктора Алексея Ивановича Свертилова, командира звена Борисова, командира отряда Ильинского и командира эскадрильи Погодина. Они скрупулезно, старательно, по крупицам прививали нам и любовь к полетам, и азы летного дела. Позже обучали другие инструкторы: на Р-5 - Сугак, на Р-6 и СБ - Титов.

Схема полетов была такова. На земле обозначался старт из взлетно-посадочных знаков, которыми служили полотнища - летом белого, зимой черного цвета.

Взлет и посадка всегда против ветра. Много разных интересных событий и происшествий, смешных и казусных случаев. Обо всех не расскажешь. Эти события памятны потому, что они происходили с людьми, делавшими первые шаги в

авиации. И я с полным основанием провожу аналогию между начинающим летчиком и начинающим ходить ребенком. Только летчик начинает ходить в воздухе. И шаги неуверенные, но постоянно крепнущие, и синяки - сначала больше, потом поменьше. Нам, как детям, говорили, показывали и повторяли, что и как делать, что можно и чего нельзя. Словом, что такое хорошо, и что такое плохо.

Рядом параллельно основному старту, размещалась низкополетная полоса (НПП), на которой отрабатывали взлет и посадку на учебном самолете. Самолет только приземлится, как инструктор дает газ мотору - и машина снова в воздухе. Наберешь высоту два-пять метров, скорость 100 километров в час, а инструктор убирает газ. "Садись!" И так несколько раз за один заход.

Шаги наши вскоре стали увереннее тверже. Мы начали летать самостоятельно, без инструктора. Подняв в воздух самолет и почувствовав уверенность в управлении машиной, я как-то сразу понял, что полеты - мое призвание. Небо забрало меня полностью и навсегда. Вот уж истинно говорится: "Кто побывал в воздухе - тот останется его пленником". Таким пленом я горжусь всю жизнь.

Позже начались полеты в зону, на пилотаж. К концу обучения на У-2 мы могли выполнять все фигуры: виражи, боевые развороты, петли, перевороты, словом все, что позволял этот самолет. Налетали за год 70-90 часов.

Но в плановую и размеренную работу постепенно начали врываться неплановые и необычные дела.

Совсем, кажется, недавно мы встречались с начальником ВВС РККА Алкснисом. Состоялась короткая беседа. Он спрашивал: как у нас идет учеба? Сказал: "Нам нужно много, очень много хороших летчиков. Скоро войдут в строй новые самолеты. Они потребуют больших знаний и имений". И в заключение пожелал нам успехов. Алкснис произвел на нас большое впечатление своей серьезностью, целеустремленностью. Каково же было наше удивление, когда мы вскоре узнали, что он арестован как враг народа.

В 1937-1938 годах мы все чаще и чаще узнавали об арестах видных деятелей партии и правительства, выдающихся военных деятелей, ученых. Исчезали портреты Постышева, Косиора, Рудзутака, Крыленко... Арестованы Маршалы Советского Союза Тухачевский, Блюхер, командармы Якир, Уборевич, Дыбенко, Вацетис, Федько, авиаконструктор Туполев.

Нам говорили, что все арестованные - враги народа. Не знаю, все ли верили в это - все молчали. Но вот пришло время, когда

ночью, по одному, стали куда-то исчезать и наши курсанты. Сначало Владимир Войтко, затем Иван Рейснер. Исчезли Рапопорт, Маркушевич, Иванов, Климов. Михайловский и многие другие. И это после того, как менее двух лет назад все курсанты прошли доскональную проверку районными и областными мандатными комиссиями.

Что -же, думал я, те комиссии допустили грубые ошибки?..

И все происходило после известного заявления Сталина: "Сын за отца не отвечает", Что такое могли наделать их родители? Ну а сами курсанты - они же находились с нами днем и ночью - их-то обвинить в чем-то просто невозможно!..

Не только официально спрашивать и уточнять, куда подевались наши товарищи, но и между собой говорить об этом в то время было опасно. Друзья, правда, начали писать родителям пропавших курсантов, но ответов, конечно, не получили. После войны мы узнали, что некоторые из них, будучи рядовыми пехотинцами, погибли геройской смертью на фронте, а судьба большинства неизвестна, попытки отыскать их были тщетными...

Весь 1939 год мы обучались полетам на универсальном самолете - легком бомбардировщике, штурмовике и разведчике - Р-5, тоже конструкции Поликарпова, - увы - устаревшим по своим данным. Самолет имел двухрядный двигатель М-17 водяного охлаждения. В фюзеляж был встроен водяной радиатор. Если штурвальчиком в кабине радиатор убирать в фюзеляж, встречный поток воздуха его обдувает меньше, температура повышается, мотор подогревается. Если же радиатор выпускать из фюзеляжа- мотор охлаждается. Температура воздуха регулируется в определенном диапазоне.

Наверху, в центроплане самолета, вмонтирован расширительный бачок, обратный клапан которого выпускал сжатый пар, когда мотор перегревался. По наличию воды в расширительном бачке определяли общий уровень воды и решали, хватит ли ее.

Особенность машины заключалась в том, что рычаг газа подавался вперед очень легко и при слабом натяге фиксатора мог пойти вперед сам. И для того чтобы при смене летчиков рычаг произвольно не ушел вперед, в кабанах была сделана петля из резины, которую курсант набрасывал на рычаг газа пр выходе из кабины.

При полетах жарким летним днем мотор одной машины перегрелся. На рулении из расширительного бачка пошел пар. Курсант, выйдя из кабины, забыл надеть петлю не рычаг. И вот, когда техник самолета полез на центроплан посмотреть остаток воды, моторист в передней кабине, работая под приборной

доской, зацепил чем -то за рычаг газа. Самолет сначала медленно, потом все быстрее побежал вперед по неопределенной кривой. Все, кто находились на летном поле бросились догонять машину. Курсант и инструктор этого самолета неслись быстрее всех. Моторист сумел-таки вылезти из под приборной доски и убрать газ, и самолет постепенно остановился. Когда мы подбежали к машине, техник, не понимавший, что произошло и порядком струхнувший, висел, судорожно ухватившись за стойки центроплана. А моторист гордо подняв голову, с видом победителя сидел в передней кабине летчика. Тут же начались бурные объяснения командира звена с виновниками происшествия.

После полетов этот случай был подробно разобран. Виновники наказаны. Для нас это был наглядный урок того, что в авиации все важно, что мелочей в летной работе нет и не может быть - какой бы сложной техника не была.

В 1939 году мы должны были закончить полный курс обучения и отбыть в строевые части. Однако из Москвы получили известие, что летчики одномоторного Р-5 не нужны. Тогда для нас стали собирать старые двухмоторные Р-6. На нем мы получили навыки полета, чтобы потом перейти на вполне современный, двухмоторный СБ.

На самолете Р-6 мне удалось налетать часов тридцать. А зимой 1939/1940 года мы начали летать на СБ.

Трудность состояла в том, что учебного самолета СБ не было. Но как же без учебного выпускать курсанта сразу на боевом? Эту проблему наши инструкторы разрешили правильной методикой обучения и тренажем на земле.

Хочется отметить, что за время обучения в училище с 1936 по 1940 год ни один курсант не разбился и никто не допустил ни одной серьезной поломки самолетов.

Немало, думаю, помогала нам в этом деле хорошо поставленная в училище физподготовка.

Начинался день с обязательной физзарядки. При хорошей погоде выходили на улицу обнаженными по пояс. Прохладно - в нижних рубашках. Холодно - в гимнастерках без ремней. Но никакая погода ни разу не сорвала нам физзарядки. Форму одежды определял старшина эскадрильи А.И. Тришкин, а объявлял дежурный по эскадрилье.

Занятия физкультурой по учебному расписанию проводили с нами не реже как через два дня - два часа напряженных упражнений на спортивных снарядах, да вечером, как правило, один-два часа занятия в прекрасно оборудованном спортзале.

И наконец в выходные дни: зимой - ходьба на лыжах, прыжки

с трамплина, коньки, а летом диапазон расширялся - бег, плавание, прыжки в воду с вышки и т.д. И все - под руководством хороших спортсменов, в большинстве из курсантской среды. На лыжах лучше всех обучал Н. Киселев, гимнастике - Б. Кадопольцев, плаванию - М. Жданов.

Жизнь убедительно подтвердила, что серьезная спортивная подготовка служит неплохой основой для выдерживания нагрузок и перегрузок, повышает качество полетов, способствует преодолению трудностей и тягот армейской службы. В 1941 году мне пришлось несколько суток идти пешком - примерно 600 километров, выдержал...

Наконец весна 1940 года. Мы летали на СБ, а параллельно уже сдавали экзамены по всем теоретическим предметам. Последним государственным экзаменом была проверка техники пилотирования.

Сдали и это. И вот приказ Наркома обороны об окончании училища и присвоении нам воинских званий - лейтенант.

Прощание, отъезд в строевые части. Как давно это было... И все же с некоторыми сокурсниками я до сих пор поддерживаю связь. Редко, но встречаемся - Тришкин, Дмитриев, Кисилев, Колбеев, Жданов, Назаров, Ершов... К сожалению, многие товарищи по выпуску 1940 года погибли в боях Великой Отечественной войны.

Однако вернемся в начало 1943 года. В Туле еще формировался штаб 3-го штурмового корпуса. За основу формирования взяли управление 226-й штурмовой авиадивизии. Командиром корпуса назначили генерала Горлаченко, начальником штаба - полковника Питерских. Политотдел корпуса формировался новый, и во главе его стал полковник М.Н. Моченков. Главным инженером корпуса - Г.И. Козьминский, главным штурманом - А.В. Осипов, помощником командира корпуса по воздушно-стрелковой службе назначили меня.

В корпусе формировались две штурмовые авиадивизии: 307-я, которой командовал полковник Кожемякин, и 308-я - полковник Турыкин. В составе этих дивизий было только два пока, имеющие боевой опыт. Один - мой родной, 211-й, в котором я провоевал весь 1941 год. Многие однополчане выбыли из строя, но в целом полк сохранил боевое ядро. Встретились Ляшко, Петров, Труханов, другие штурмовики. 211-й воевал отлично, и мне приятно, что летом 1943 года за мужество и отвагу личного состава в борьбе с врагом полк был преобразован в 154-й гвардейский штурмовой. Бывая в этом авиаполку, я чувствовал себя как в родной семье.

Полк, которым командовал подполковник Корзиников, также

имел хороший боевой опыт, остальные полки, как уже отмечалось, такого опыта не имели. В боевых действиях участвовали только отдельные командиры, поэтому снова учеба в классах, на аэродромах, на полигонах. Учились летать, бомбить, стрелять. Учились строить боевые порядки, маневрировать.

К концу сорок второго Указом Президиума Верховного Совета СССР были установлены офицерские звания с введением погон и знаков различия (звездочек) в зависимости от воинского звания. Мы внимательно все прочитали, обсудили что называется накоротке, и в боевых буднях как-то забыли об этом. А в феврале 1943 года наш командир корпуса генерал Горлаченко возвращался из служебной поездки в Москву, и мы, его помощники, поехали встречать его на аэродром. Помню, Горлаченко вышел из самолета - и вот на его шинели блеснули аккуратно пришитые погоны в голубой окантовке с одной звездочкой. Горлаченко заметил, что мы внимательно разглядываем его погоны, и говорит:

- Товарищи офицеры (это тоже показалось нам непривычным), всем вам везут из Москвы погоны. Но их мало. Я вручу вам только по одной паре.

В те дни на досуге немало еще было разговоров об офицерских званиях и погонах. И вот торжественное построение в Доме Красной Армии Тульского гарнизона. В строю офицеры управления аваикорпуса. К нам подходят генерал Горлаченко и секретарь Тульского обкома партии В.Г. Жаворонков. Короткая речь - и Горлаченко вручает нам по одной паре погон. Затем состоялся торжественный ужин.

Несмотря на достаточное время, прошедшее со времени объявления Указа наши предварительные обсуждения, нас обуревали разные, порой противоречивые мысли и рассуждения. Конечно мы поняли, что роль командного состава - сейчас уже офицерского - повышается, а равно повышается ответственность за боевые дела. Но были и другие мысли. Мы воспитывались на ненависти к золотопогонникам. По книгам, спектаклям, кинокартинам звание офицера как-то ассоциировалось с белогвардейцами, нашими врагами. Не случайно у многих были недоумения. Как же так - с кем боролись наши отцы и старшие братья - с офицерами золотопогонниками, - к тому сейчас вернулись сами, будем офицерами и будем носить золотые погоны!..

Сейчас звание "офицер", ношение погон кажется делом обычным и ни у кого никаких сомнений и нареканий не вызывает. Более того, наши офицеры - это сыны нашего народа офицерские звания и погоны носят с гордостью и ответственностью. А тогда...

Тогда переход к офицерским званиям был не так-то прост. Мы начали вспоминать историю русской армии, ее традиции, понемногу привыкать к погонам. Я сначала получил погоны капитана, но вскоре мне присвоили звание майора и пришлось долго носить на гимнастерке погоны, а на реглане - по-старому, две шпалы в петлицах.

В те дни все управление корпуса занималось сколачиванием и обучением подразделений и частей формируемого соединения. И все-таки мы, офицеры, нашли время побывать в одном из священных наших мест - Ясной Поляне. Помню, долго ходили по усадьбе Л.Н. Толстого. Кое-кто из сотрудников усадьбы уже вернулся в Ясную Поляну, но ценности ее пока находились в тылу страны. Горько было смотреть на русскую святыню: все поломано, все загажено... В помещениях усадьбы немцы устроили казармы, конюшни, надругались над тем, что осталось невывезенным. Когда же под напором наших войск, взбешенные поражением под Москвой, фашисты поспешно отступали и хотели разрушить и сжечь дом Л.Н. Толстого, простые русские люди - рабочие с соседнего завода и крестьяне окрестных деревень, рискуя жизнью, не дали совершить этот акт вандализма. Части Красной Армии усилили свой натиск и быстро освободили Ясную Поляну. Уникальные исторические ценности были спасены.

Забегая вперед скажу о том, как советский солдат на чужой земле относился к национальным богатством и достояниям человечества. Так, известная всему миру Дрезденская галерея была совершенно разорена гитлеровцами: картины брошены в сырые шахты и катакомбы и практически обречены на полное уничтожение. Взяв Дрезден, командование Красной Армии, выделило подразделения разведчиков, специалистов, технику, чтобы отыскать и спасти шедевры мирового искусства. Развернулась сложная операция по спасению . Нашли эти картины в плачевном состоянии. Срочно и со всеми предосторожностями перевезли в Москву, разместили в помещениях, обеспечивающих надежное сохранение. Затем советские специалисты любовно и тщательно реставрировали картины галереи. А позже, известно, мы вернули знаменитую коллекцию ее подлинному хозяину - народу ГДР.

Однако это все еще впереди, еще будет. Пока же мы летали с главным штурманом корпуса А.В. Осиповым почти каждый день по частям, где проходили учебные бомбометания, стрельбы. Осипов был хорошим бомбардиром и штурманом-навигатором, поскольку раньше летал на бомбардировщиках. В его обязанности в воздухе входило: рассчитывать курс следования самолета, вести непрерывную общую и детальную ориентировку, при

бомбометаниях производить бомбардировочные расчеты. Самостоятельно же самолетом он не управлял. Но вот, перелетая с аэродрома на аэродром, я как-то незаметно, мало-помалу стал доверять управление самолетом Осипову. Сначала в прямолинейном полете, как говорят в авиации, по горизонту, затем на различных эволюциях. Процесс обучения был, конечно не прост, но я видел, что Осипова можно научить летать самостоятельно на самолете У-2.

И вот однажды, вернувшись на аэродром под Тулой, я предложил Осипову сделать самостоятельный полет. Сам вышел из самолета. Осипов не спеша проделал все, что нужно перед полетом, взлетел.

Затем он построил правильную "коробочку", зашел на посадку и приземлился. Я со старта показал ему большой палец - знак того, чтобы он сделал еще один полет. И Осипов справился с ним блестяще. Все это, признаюсь, было сделано в тайне от начальства, неофициально. А к лету мой ученик как летчик У-2 вполне окреп.

Но вот как-то мы ушли на задание сами по себе: я улетел на боевом самолете, а Осипов на У-2 - в один из полков. Осипов занимался своими штурманскими делами, а я с группой полка слетал на боевое задание. Во второй половине дня в этот же полк прилетел на У-2 командир корпуса. Когда уже начали собираться домой, в штаб корпуса, Горлаченко и говорит мне:

- Вот и пойдем парой У-2.

Забывшись, я отвечаю ему, что полечу на боевом самолете, и уточняю:

- А вы - в паре с Осиповым.

И тут же получаю удивленный вопрос:

- Как с Осиповым? Он разве летает?

Пришлось выложить все начистоту. Командир корпуса поворчал и согласился. Когда же Осипов парой с Горлаченко выполнил этот полет, комкор приказал принять у него все зачеты по технике и инструкциям, завести, как положено, летную книжку и оформить допуск на самостоятельные полеты.

Так появился еще один летчик, и всю войну наш штурман летал по частям корпуса самостоятельно. Трагически погиб Осипов уже после войны в Австрии.

Учеба и сколачивание подразделений и частей продолжалась до лета. В конце этой большой и кропотливой работы мы корпусной группой специалистов приняли зачеты у каждой эскадрильи на допуск к боевым действиям. Затем в составе шести полков 3-й штурмовой корпус перебазировали на Брянский фронт в район Орла. Там, уже во фронтовой обстановке, части

соединения готовились к решающим боям, которые, по всему чувствовалось, приближались. Наконец летом 1943 года начались боевые действия частей нашего корпуса на Брянском фронте. Мне командир корпуса поставил задачу: все группы полков, которые не имели боевого опыта, сводить на боевые задания, проще говоря - "обстрелять".

И вот, помню, как-то в штаб к нам приехал командующий ВВС Красной Армии маршал авиации А.А. Новиков. Он внимательно выслушал краткий доклад Горлаченко состоянии корпуса, задал несколько уточняющих вопросов и поинтересовался, как у нас организовано взаимодействие с истребителями, кто конкретно этим занимается. Перед приездом к штурмовикам маршал побывал в 1-м гвардейском истребительном авиакорпусе, так что этот вопрос его интересовал не случайно.

Горлаченко доложил:

- Взаимодействие планируют штабы корпусов и дивизий. Большую и активную работу по взаимодействию штурмовиков и истребителей ведет мой помощник майор Пстыго.

- Пришлите-ка его ко мне.

Я предстал перед командующим ВВС.

- Мне говорили, что вы участвовали в Сталинградском сражении? - начал он.

Я подтвердил.

- Значит, вы - сталинградец? - Посмотрев вокруг, маршал указал в сторону густого ивняка: - Пройдемте, побеседуем.

Мы направились к реке Зуше, протекавшей рядом с аэродромом, и командующий повел разговор о роли нашей авиации в боях за Сталинград, о штурмовиках, как авиации непосредственной поддержки наземных войск.

- Благодаря своим хорошим боевым качествам "илы" компенсировали некоторую нехватку бомбардировщиков. Они значительно меньше зависели от капризов погоды, чем бомбардировщики, и могли действовать в сложных метеоусловиях - лишь бы видимость позволяла, верно? - Командующий говорил, словно вызывая меня на откровенность или ожидая подтверждения собственных выводов. - "Илы" огнем мощного бортового вооружения, бомбами и реактивными снарядами крушили вражескую оборону, и не только на передовой, а подчас и в глубоком тылу противника. Нужно до земли поклониться создателю такого самолета!.. Новиков замолчал, а потом повернулся ко мне и прямо спросил:

- А как вы оцениваете самолет?

- Хорошая машина. Боевая, живучая. Убедился на личном опыте, - кратко, по -военному ответил я.

- Сейчас промышленность выпускает двухместные "илы". Имея стрелка, штурмовики могут успешно отражать атаки вражеских истребителей, которые, как правило, атакуют штурмовика сзади.

Так что роль штурмовиков в решении боевых задач, стоящих перед авиацией, теперь еще больше поднимается.

Мы подошли к утопающему в зелени берегу. Ветки плакучей ивы свешивались над самой водой.

- Красота! - произнес Новиков, оглядывая окрестность. - Тургеневские места. Здесь, неподалеку от села Спасское-Лутовиново, бродил с ружьем Иван Сергеевич Тургенев. Помните "Записки охотника"? Это отсюда...

Я утвердительно кивнул.

- Эх, сейчас бы отдохнуть пару дней, да с ружьецом побродить по этим местам, - мечтательно произнес Новиков. Выбрав удобное место, он сел, вынул пачку папирос "Казбек": - Закуривайте! - и сам неторопливо сделал несколько затяжек.

Не каждый день приходилось беседовать с командующим ВВС, я чувствовал себя скованно, а Новиков продолжал:

- Сталинградский опыт надо обобщать и внедрять в практику боевых действий. Чтобы каждый летчик имел его у себя на вооружении, надо умело оформлять этот опыт, готовить для летчиков различного рода рекомендации, наглядные плакаты, листовки. Ну, как вот вы используете боевой опыт Сталинграда? Как организуете взаимодействие штурмовиков и истребителей?..

Мне пришлось рассказать, как летал к истребителям, беседовал с командирами полков, как организовывались встречи и беседы штурмовиков и истребителей. Эти встречи, позже показала практика, были очень полезными. Они позволили штурмовикам и истребителям лучше понимать друг друга. К примеру, в ходе таких встреч выяснилось, что при точном расчете вылетов и хорошей организации штурмовикам можно и не делать круги над аэродромами базирования истребителей в ожидании, когда они поднимутся и присоединятся к штурмовикам для их сопровождения. Зная точное время вылета группы, истребители идут на взлет, когда штурмовики подходят к аэродрому. А когда "илы" пролетают над аэродромом, то истребители, находясь в воздухе, занимают свое место в боевом порядке смешанной группы.

- А как организованно непосредственно само сопровождение? Какой боевой порядок применяется?

И на этот вопрос я ответил маршалу подробно, обстоятельно. Слушал он внимательно, иногда задавая наводящие вопросы:

- Приучаем летчиков работать по команде, - отвечаю. - Дело

новое. Отрабатываем схему, порядок работы, взаимодействие.

Беседа продолжалась уже минут тридцать. Новиков посмотрел на часы, поднялся, и мы направились к машине маршала. В это время над аэродромом неожиданно появились "юнкерсы". С воем полетели бомбы. На окраине аэродрома взметнулись взрывы.

- Товарищ маршал! - обращаюсь к Новикову. - Рядом траншеи, надо бы укрыться.

- Подожди, братец, подожди! - отмахнулся Новиков, внимательно наблюдая, как "юнкерсы" заходят на цель.

На аэродроме уже никого не видно - все укрылись.

- Товарищ маршал, прошу вас!..

Новиков продолжал наблюдать за стремительно несущимися "юнкерсами". Бомбы рвались совсем рядом, и тогда, не выдержав, я схватил Новикова за рукав, и мы оба буквально рухнули в траншею. В следующее мгновение нас засыпало землей от взрыва...

"Юнкерсы" пронеслись над аэродромом и скрылись. Снова стало тихо. Люди начали вылезать из траншей. Выбираюсь и я, осматриваюсь. Росшая рядом с траншеей трава словно выкошена. А вокруг бесчисленные воронки от бомб. Я догадался, что "юнкерсы" забросали наш аэродром "лягушками". Это небольшая бомбочка, которая, ударяясь о землю, подскакивала на 1-1,55 метра и, взрываясь, давала массу убойных элементов - осколков. В последнее время гитлеровцы все чаще применяли эти одно-двухкилограммовые бомбы с большим полем поражения. Взглянул на Новикова - он снимал вымазанный в грязи плащ.

- Товарищ маршал, извините, что так получилось, - счел нужным объясниться я за свои резкие движения во время бомбежки. - Ничего, братец, ничего. - Он передал плащ своему подошедшему офицеру, попрощался и направился к машине.

Здесь я должен сказать несколько слов о незаурядном, выдающимся, талантливом военачальнике, Главнокомандующим ВВС дважды Герое Советского Союза Главном маршале авиации Александре Александровиче Новикове.

Наш главком имел огромный опыт руководства войсками - как общевойсковой, так и авиационный. Всесторонне образованный, широко эрудированный он был новатором по духу, образу мышления и действий. Это Новикову принадлежит идея массирования боевых действий авиации на главных направлениях - не распылять удары авиации по второстепенным целям, а сосредоточивать их на главном; создания для этих целей воздушных армий - оперативных объединений авиации всех родов и предназначений в масштабе фронта; массированного

применения авиации в борьбе за господство в воздухе - удары по аэродромам, воздушные бои и сражения. Новиков ввел централизацию управления, много внимания уделял системе подготовки кадров авиации - летчиков, штурманов, технического состава. При нем была улучшена структура тыла: созданы батальоны аэродромного обслуживания БАО, районы авиационного базирования - РАБы.

Надо сказать, кое-кто недооценивал многие мероприятия, идеи дальновидного военачальника, но сама жизнь, война подтвердила его правоту - авиаторы поверили в своего главкома...

..На фронте стояло относительное затишье. Все чувствовали, что оно временное, - затишье перед бурей. В напряженных ожиданиях шли дни, мы ждали приближающихся событий и готовились к ним.

Летом 1943 года значительно ослабленный противник не мог, как прежде, наступать на широком фронте. Сил не хватало, и он избрал для наступления, для реванша узкий участок - Курский выступ, или дугу, сосредоточив здесь крупные силы и средства.

Сложилась довольно интересная ситуация. Враг не торопился наступать, а мы ждали, когда он начнет, чтобы в жесткой, глубокоэшелонированной и упорной обороне перемолоть его ударные силы и затем самим перейти в наступление.

Наконец, немцы назначили время наступления - 5 июля. Наша разведка точно доложила о силах и замысле врага, и тогда представитель Ставки ВК Маршал Жуков и командующий Центральным фронтом генерал армии Рокоссовский принимают решение нанести упреждающий артиллерийский удар по войскам противника, изготовившимся к наступлению. Значение того артиллерийского удара трудно переоценить. Противник был потрясен, понес большие потери. Нарушились его боевые порядки и оперативное построение, а наступать уже надо. Логика войны такова, что тут заднего хода не дашь...

Курская битва была характерна массированным применением танков с обеих сторон. Произошли крупнейшие встречные танковые бои в районах Прохоровки и Понырей. В активную борьбу включилась авиация. Нами сразу же было завоевано господство в воздухе, и мы всеми силами его удерживали. Истребители отражали налеты авиации противника, вели активные и ожесточенные бои. Штурмовики наносили удары по аэродромам поддерживали войска на поле боя. Хватало работы и бомбардировщикам. Они уничтожали подходящие резервы, железнодорожные станции, другие объекты противника.

Войска Брянского фронта, в состав которого входил наш корпус, основной удар наносили по направлению Мценск, Орел,

Нарышкино, Карачев, Белые Берега, Брянск, Почеп, Унеча, Клинцы. Наши полки вступили в активные боевые действия. Обстрелянные в боях и начинающие летчики летали на задания с энергией, энтузиазмом. Мне по приказу комкора приходилось "крестить" эскадрильи, еще не имеющие боевого опыта, и каждый раз я летал на задания с новой группой.

Помню, с одной эскадрильей успешно провели штурмовку. Но в ходе ее зенитный снаряд повредил элерон на моем самолете. Из пикирования пришлось выходить с большим креном. Уменьшил скорость, однако управлять машиной приходилось все труднее. А ведь надо было еще управлять группой, вести ее.

- Выходите вперед! - приказываю командиру эскадрильи. - Я не могу держать скорость.

- Вижу - ответил тот . - Прикрываем, продолжайте полет.

Так, на малой высоте, и летели группой к своему аэродрому. Машину мою все время кренило влево, я, упершись левой ногой в борт кабины, с большим трудом тянул ручку управления вправо. Чувствовал: отпусти немного - и машину тут же перевернет в воздухе, как лодку на воде.

Перед самым аэродромом вся группа вышла вперед. Я садился последним. С большим трудом приземлив самолет, доложил находившемуся тут же на аэродроме командиру корпуса Горлаченко о результатах выполнения задания и о своих мытарствах с подбитой техникой.

- Видел, как садился, - сказал Горлаченко. - А как вы считаете, какие рекомендации можно дать летчикам на такие случаи: сажать сразу или тянуть до аэродрома?

- Видите - я дотянул.

- Пожалуй, это и нужно рекомендовать, - согласился Горлаченко.

Когда разговор с комкором был закончен, я поинтересовался у командира эскадрильи:

- Почему не вышли вперед группы, когда я передал вам команду?

- Как бросить товарища на произвол судьбы? - ответил тот вопросом на вопрос. - Хорошо, что не встретились "мессершмиты". А если бы они появились?

Командир эскадрильи внимательно смотрел на меня, стараясь по выражению лица узнать, какое впечатление производит его объяснение. Ведь по сути дела он не выполнил распоряжения старшего начальника. Я ничем не выдавал свою ответную реакцию.

- А когда мы подошли к аэродрому, - продолжил он, - то решили первыми сесть, чтобы вам было садиться спокойнее.

- В объяснении есть резон, - заметил я . - И хотя вы мою команду не выполнили, но за боевое товарищество, поддержку благодарен...

В ходе подготовки к боям за Орел к нашему штурмовому авиакорпусу для непосредственного прикрытия была прикреплена истребительная авиадивизия Китаева из авиакорпуса Белецкого.

Утром 12 июля 1943 года, когда началось наступление наших войск на орловском направлении, штурмовики корпуса, вылетая большими группами под прикрытием истребителей подавляли огневые точки и уничтожали вражеские войска на участке прорыва, разрушали командные пункты, наносили удары по транспортным средствам. Особенно интенсивно мы действовали на северном, западном и юго-западном направлениях.

К исходу 12 июля 1943 года наши войска прорвали вражескую оборону. Противник начал отходить. Летать на задания стало веселее. Налеты авиации деморализовали противника и помогали наступавшим войскам быстро продвигаться вперед. 5 августа Орел был освобожден. В честь освобождения Орла и Белгорода в Москве прозвучал первый праздничный салют, которым Родина славила воинов освободителей. В том числе и летчиков.

От Орла войска Брянского фронта продвигались на город Карачев, имевший важное оперативное значение. Он находился на пути к Брянску.

С аэродрома Карачева активно действовали истребители противника. Надо было произвести крупный удар по этому аэродрому, и меня, помню, назначили ведущим большой группы - где-то около сорока машин.

Ил-2 уже был двухместным. Сзади летчика сидел воздушный стрелок, вооруженный крупнокалиберным пулеметом, - теперь хвост штурмовика был защищен. Уязвимым местом оставалось одно - внизу сзади, куда стрелок из пулемета не доставал, - мертвая зона от фюзеляжа. И мы строили свои боевые порядки так, чтобы последующая группа была несколько ниже впереди ведущей и защищала ее сзади снизу. Получалась некая лесенка, дававшая очень хороший результат. Построив такую лесенку, мы и атаковали аэродром в Карачеве, сделав три захода. Первый бомбами, второй - эресами, третий пушками и пулеметами. Побили самолеты, сожгли склады, повредили аэродром и благополучно вернулись домой. Противник остатками эскадрилий ушел за Брянск.

15 августа наши войска освободили Карачев. Действия авиации в этих боях получили высокую оценку Верховного Главнокомандования. В приказе отмечались все соединения,

которые оказали наступающим войскам большую поддержку с воздуха, в том числе и наш, 3-й штурмовой авиакорпус.

Так, с боями, мы продвигались на запад. Брянский фронт передавал по боевой целесообразности свои соединения правому, левому соседям - постепенно образовался клин острием на запад.

А враг, потерпев поражение под Курском и Орлом, прикрывал отход потрепанных в боях частей и стянул в районе станции Навля крупные силы с целью контратаковать. Намерения его стали известны советскому командованию. В корпус пришел приказ - нанести удар по скоплениям вражеских войск.

План предстоящих действий разрабатывался исключительно тщательно. Удар поручили возглавить мне. И вот в намеченное время группы других полков корпуса пристроились в лидирующей группе.

Помню, в статье нашей армейской газеты, озаглавленной "Заметки о тактике", ведущему группы рекомендовалось проявлять максимум находчивости и военной хитрости . К примеру, увидев цель, демонстрировать проход мимо нее, но как только она окажется на траверзе, энергично развернуться, стать на боевой курс да ударить! Хорошие, дельные советы были. И тогда я тоже не повел группу прямым курсом к цели, а стал обходить ее севернее. Создалась видимость, что группа пройдет мимо станции. Но как только штурмовики оказались на траверзе станции, стремительно развернул группу влево. Враг заметил наш маневр, но теперь у него было мало времени на организацию обороны. Уже летели мои команды:

- Выходим на боевой курс.. Приготовиться к атаке. Атака!..

Станция напоминала собой растревоженный муравейник. Железнодорожные пути были забиты эшелонами. Всюду сновали солдаты. По дороге, ведущей к станции, двигались танки, автомобили.

И вот заговорили зенитные пушки, пулеметы противника. На нашем пути замелькали черно-белые шапки разрывов. Однако, при подготовке к вылету для подавления зенитной артиллерии была определена группа штурмовиков. По моей команде она обрушилась на зенитки. Стрельба стала затухать. А после первой же нашей атаки на станции заплясали языки пламени, повалил густой черный дым. Штурманула вторая группа, третья - и вот станция утонула в море огня...

Отвлекусь немного от станции - с ней уже все ясно. Должен заметить, что командира-летчика, который идет на задание во главе подразделения, части, в авиации традиционно называют ведущим. Не командиром группы, а ведущим. Хотя звено, как правило водил командир звена, и только для выполнения особо

важных задач, поражения малоразмерных целей, где требовался снайперский удар, то же звено водил командир эскадрильи или его заместитель, эскадрилью - штурман, заместитель командира полка, а порой и сам командир.

Словом, ведущий - это самый опытный летчик в группе. Он должен собрать все экипажи, построить их в походный порядок, провести группу по маршруту и вывести ее в район цели, затем найти эту цель и перестроить боевой порядок для атаки ее. При этом боевой порядок должен быть таким, чтобы обеспечить наилучшее поражение цели.

Однако, как ни распределяй роли при подготовке к вылету - кто да что должен поражать, - в воздухе все выглядит иначе. Так что ведущий обязан, когда надо скомандовать в воздухе, подсказать - кому и какую цель поражать. Он организатор боя, и он отвечает за исход его по законам военного времени.

Я всю войну летал ведущим. Знаю, умение хорошо водить группы давалось большим боевым трудом, опытом. Попадал я в тяжелые, иногда очень тяжелые условия: атаки истребителей, огонь зенитной артиллерии противника - когда все нервы и воля на пределе. Тут кто-то из ведомых может и сплоховать. Но только не ведущий! Как бы тяжело ни было, но именно ты должен найти силы и подать команду: "Вперед, славяне!.." Надо сказать, слово "славяне" часто употреблялось даже в официальных речах и было широко распространено среди лихой пилотской братвы.

Вообще фронтовая жизнь далеко шла не по писаному. Мы были молоды, азартны. Не обходилось без ухарства. Как-то во Льгове за обедом в овражке зашел разговор: можно ли самолетом сдуть крышу, сделанную из свежей соломы? Видимо поводом для разговора стала крыша, маячившая у всех перед глазами. Начальник оперативного отдела штаба корпуса подполковник Захаренков этак небрежно заявил:

- У нас нет таких летчиков!

Меня это заело.

- Есть, - говорю, - такие летчики. Я сдую эту крышу!.. - А это был дом, где располагался оперативный отдел Захаренкова.

Словом, вместе со штурманом корпуса Осиповым мы все рассчитали, провели тренировку: я летал, Осипов смотрел с земли, и после трех-четырех заходов на одинокий куст в поле - по тому, как он прогибался от струи моего самолета, мы поняли, что спор с Захаренковым можно решать.

И вот начали: в самолет за стрелка сел Осипов. Взлетели. Деревню и хату найти - труда не составило. Я очень низко и точно зашел на нее, потом в нужный момент энергично перевел самолет на кабрирование и слышу:

- Сдули крышу! Сдули! - это штурман Осипов. Набрав высоту 200-300 метров, я заложил глубокий вираж и сам убедился, что крыши нет, а остатки соломы, вижу, оседают на землю.

Спор мы выиграли. Но каково же было вечером! Командир корпуса генерал Горлаченко, узнав об этом, вызвал нас с Захаренковым да так пропесочил!..

Летая на боевые задания, работая в полках, я не раз бывал на станциях наведения и управления штурмовиками на поле боя и невольно приобрел немалый опыт в этом отношении. Но как его передать другим? Посоветовался с Осиповым, и решил все изложить письменно. Осипов сделал штурманские и другие расчеты, а я подробно описал, так сказать, технологию боевой работы: подход к цели, поиск цели, построение атаки, последовательность огня (бомбы, эресы, пушки, пулеметы), оборону боевых порядков от истребителей и зенитной артиллерии, сбор после боя и возвращение домой. Получился целый труд - 55-60 страниц машинописного текста со схемами, чертежами, расчетами.

Принесли мы его Горлаченко. Изучив его, комкор поблагодарил нас и утвердил работу в качестве "учебного пособия для летчиков частей 3-го ШАК".

Несколько слов в связи с этим и о контроле нашей боевой работы.

В 1941 году - по понятным причинам - нам было не до контроля: мы отступали, и я не знаю случая, где этим делом занимались бы всерьез.

Но в 1942 году нас, командиров всех рангов, уже все более и более стал занимать этот вопрос. Мы летаем, бомбим, стреляем, несем потери. Каков же результат наших боевых полетов? А какой урон наносят противнику наши налеты? Именно в 1942 году начали создаваться пункты наведения (ПН), где были авианаводчики. Основное назначение их - обеспечение непосредственного взаимодействия групп штурмовиков с наземными войсками. Они помогали группам выходить на цель, предупреждали о появлении истребителей противника. Они же давали и общие данные об эффективности ударов. Именно общие данные, ибо цели от ПН находились в пяти - семи километрах и далее. Однако и это уже хоть какой-то, но контроль.

В 1943 году функции пунктов наведения расширились, на них уже находились не авианаводчики, а ответственные командиры. А когда там разместились командиры дивизий или их заместители с оперативными группами, они стали именоваться ПКП (передовой командный пункт). Широкая сеть ПКП была материальной основой взаимодействия штурмовиков с

сухопутными войсками. ПКП и их роль все время росла. Идея создания такой сети управления на поле боя также принадлежала Главкому ВВС А.А. Новикову.

Но уже в 1943 году этого контроля оказалось недостаточно. И тогда на самолеты принялись устанавливать аэрофотоаппараты.

К сожалению, не все поддавалось в нашей боевой работе контролю. Технология боевого полета не только сложна, но и совершенно индивидуальна для каждого человека. Опытный командир хорошо знает своих летчиков и по профессиональным возможностях, и по морально-психологическому состоянию. В соответствии с этим он подбирает и группы и ведущих - конкретно для поражения тех или иных целей. Все это делалось в интересах победы над сильным соперником, и единственным контролем многих тех дел оставались личные свидетельства очевидцев, их память сердца...

Такой вот пример. Противник зенитным огнем разбил мотор штурмовика. Самолет сел на территории, занятой противником. К экипажу бегут немцы. Вот-вот схватят летчика и стрелка. Тогда группа, в которой шел подбитый самолет, становится в круг над ним и огнем из пушек и пулеметов задерживает приближение немцев к экипажу. Экипаж, конечно принимает меры: уходит от самолета, прячется в складках местности и кустарнике, готовится к самому худшему... Но вот от группы отделяется боевая машина и идет на посадку рядом с подбитым самолетом. Под огнем, иногда прямо под носом противника, вырывает бесстрашный пилот своих боевых друзей. А группа, кружившаяся над местом вынужденной посадки, прикрывает, защищает самолет с двойным экипажем, и все возвращаются домой.

Спасти друга, рискуя жизнью, - это подвиг. Он имеет свою историю, начало которой во временах гражданской войны, а продолжение - в боях над Халхин-Голом.

Однажды был подбит самолет командира полка майора Забалуева. Он произвел посадку на территории, занятой японцами. Тогда летчик Грицевец сел рядом, взял командира на свой одноместный истребитель и взлетел.

В финскую войну противник подбил самолет Р-5 командира группы капитана Топаллера. С территории, занятой финнами, его вывез старший лейтенант Летучий. Топаллер в полете держался руками за стойки крыльев, лежа на крыле самолета. Был большой мороз, и он обморозил руки. В печати, помню, появились статьи, рассказы и очерки под заголовком "Руки Топаллера". Мы, курсанты, много раз перечитывали их и восхищались подвигом наших старших товарищей.

Всего за время финской войны было зафиксировано 11 таких

случаев.

В годы Отечественной войны верность войсковому товариществу, традиции спасения экипажей проявили себя наиболее ярко. При разных обстоятельствах, но подобным же образом спас летчик Павлов дважды Героя Советского Союза М.С. Степанищева, а летчик Берестнев - дважды Героя Советского Союза Л.И. Беду.

В марте 1943 года на боевое задание ушла группа 503-го штурмового полка. Вел ее лейтенант Демехин. Крепко ударили тогда по вражескому аэродрому, но на обратном пути штурмовики заметили, что в нескольких километрах о аэродрома противника сел кто-то из истребителей сопровождения. К месту посадки уже спешили гитлеровцы. И вот штурмовики решили спасти друга. Младший лейтенант Милонов выпустил шасси и пошел на посадку. Внизу перепаханное поле. Самолет немного пробежал и, резко развернувшись влево, остановился - спустило простреленное фашистами левое колесо. Взлет на таком самолете, понятно, исключался. Летчики, которые кружились в воздухе, поняли, что в беде оказались уже два экипажа, что было делать? И вдруг по радио передал кто-то: "Иду на посадку. Прикройте." Это был лейтенант Демехин. Он приземлился вблизи двух самолетов. Но его машина застряла в размокшей пашне. Неимоверными усилиями летчика и стрелка удалось выкатить тяжелую машину на проходящую рядом дорогу. Можно взлетать. Но их догоняют трое немецких всадников, совсем рядом пехота врага. Огонь воздушного стрелка задержал врага. А тем временем все - и истребитель, и экипаж Милонова сели, кто куда мог в самолет, воздушные стрелки Разгоняев и Хирный приспособились на подкосах стоек шасси. Мгновение - и штурмовик Демехина взлетел над ошалевшими немцами и взял курс домой.

Когда Демехина спросили, как он оценивает свой подвиг, он сказал: "Говорят, что я совершил подвиг. По-моему, я только выполнил солдатский долг..." В Великую Отечественную Войну подобных героических эпизодов было немало. Летчики помнили заповедь Суворова: "Сам погибай, а товарища выручай". А еще по этому поводу есть хорошие стихи Твардовского:

У летчиков наших такая порука,
Такое заветное правило есть.
Врага уничтожить большая заслуга.
Но друга спасти - это высшая честь.
Вряд ли что еще можно к этому добавить...

В конце октября 1943 года успешное выступление войск Брянского фронта завершилось у реки Сож. В том же месяце Ставка преобразовала управление Брянского фронта в управление

Прибалтийского фронта и переместила его на новое оперативное направление. Туда же были отправлены некоторые части и соединения расформированного фронта, а в их числе и наш 3-й штурмовой авиакорпус. Его расположили в полосе между войсками 1-го и 2-го Прибалтийских фронтов, и штурмовики корпуса сначала действовали в интересах обоих фронтов, а вскоре корпус полностью передислоцировался на 1-й Прибалтийский фронт.

Перелет был сложный. Мы заняли полевые аэродромы вокруг Торопца и Старой Торопы. Затем передвинулись в район, который у местных жителей называется Жижицкие озера. Летали и наносили удары в районе западнее Великих Лук, станции Новосокольники, Невель.

Однажды нам со штурманом Корпуса Осиповым поручили отвести на У-2 важные документы командиру 307-й штурмовой дивизии полковнику Кожемякину. Мы прибыли на площадку эскадрильи связи корпуса. Техник доложил о готовности самолета. А было раннее-раннее утро. Темно. Но время, как говорится не терпит проволочек. Поэтому я вырулил и взлетел.

На высоте 30-40 метров мотор начал чихать и давать перебои в работе. Меры, принятые мной не дали результата: мотор терял мощность, самолет - скорость. А кругом лес. Взглядом я поймал большое светлое пятно в том лесу и нацелился на него для посадки.

Снижаясь, убедился, что это полянка, но вдруг вспомнил, что через нее идет дорога с кюветами и телефонными столбами... Не помню уж, как и что я тогда сделал. Но вот самолет остановился, мы с Осиповым вышли из самолета, и тут нас охватила оторопь. Оказалось, что поднырнули на штурмовике под провода на столбах, колеса коснулись земли прямо за кюветом, а костыль задел край дороги. Да, еще. Остановились в трех-пяти метрах от вековых деревьев. Слава богу, ни на переживания, ни на анализ происшедшего времени у нас тогда не было. Бегом возвратились в эскадрилью. Коротко рассказали, что и где произошло, взяли другой самолет и доставили пакет командиру дивизии.

Вечером я докладывал командиру об утреннем происшествии. Горлаченко мне говорит:

- Взлететь оттуда, куда ты сел, Иван, невозможно. Пришлось разобрать самолет и перевезти его по частям.

Присутствующий по этом инспектор технике пилотирования корпуса Знатнов заметил:

- Да, Пстыго всю аэродинамику опрокинул. Сел там, где теоретически сесть невозможно!..

Однако переговорили - и за дело. Долго рассуждать по таким

случаям в войну не приходилось. Каждый день приносил что-то новое. Боевое напряжение не давало рефлексировать да углубляться в психологию поступков и действий. Но случалось иной раз и призадумываться серьезно.

В конце ноября меня вызвал генерал Горлаченко. Гляжу, в кабинете вместе с ним сидят начальник штаба полковник П.Г. Питерских и начальник политотдела М.А. Моченков. Представляюсь, как положено, и перебираю в умеб не сделал ли чего предосудительного в последнее время. Но, замечаю, глядят на меня доброжелательно, а командир корпуса обращается уважительно и почти неофициально:

- Иван Иванович, командир 893-го полка уходит. Командование корпуса предлагает вам занять его место. Как?..

Такого оборота я, право не ожидал. Начальником воздушно-стрелковой службы дивизии и помощником командира корпуса этой службы я был, с задачами и обязанностями вроде бы справлялся, но полк...

Горлаченко тогда и спрашивает с улыбкой:

- Что, напугался?

А я это слово органически не переношу. И во мне мгновенно вспыхнул протест, прежде всего против самого этого слова.

- Нет, - ответил комкору. - Я не напугался.

- Ну вот и хорошо, - заключил Горлаченко. - Завтра убыть в полк и вступить в командование. Признаться я всегда смущался новых назначений, повышений в должностях. В 1940 году еще совсем молодым летчиком был назначен командиром звена, после гибели комэска Янченко стал командиром эскадрильи. Груз ответственности рос, но с делом я как-то, очевидно, справлялся. И вот назначение на пост командира полка. Здесь многое смущало. И прежде всего возраст. Мне 25 лет, а ведь в полку было немало людей значительно старше меня. Смущало и большое полковое хозяйство. Но служба военная, говорят, тем и хороша: что приказано - исполняй.

На следующий день на своем самолете я вылетел в полк. Командир дивизии полковник Кожемякин, прибыл на наш аэродром, видимо, для сокращения процедуры представления, и в своем коротком выступлении сообщил будущим сослуживцам о том, о чем обычно сообщают в подобных случаях.

- Полку предстоит напряженная боевая работа, - закончил он свою речь, и я спросил у комдива разрешения сегодня же повести группу на задание.

В тот день, помню, мне удалось сделать два боевых вылета.

Мы нанесли противнику эффективные удары без потерь своих самолетов, и только вечером я познакомился со штабом и

руководящим составом 893-го полка.

И понеслись дни за днями. Забот было немало: люди, полеты, техника, хозяйство, аэродром, погода, боеприпасы.

Устанавливаем такой порядок. Боевые задачи, которые предстоит решать завтра, основательно прорабатываем заранее, вечером. Подбираем группы, назначаем ведущих. Думаем о средствах поражения, то есть какие бомбы брать, а эрэсы и пушки всегда с нами. Разрабатываем маршрут, обговариваем высоту полета, боевой порядок на маршруте и при атаке целей. Возможная встреча с истребителями врага, противозенитный маневр и борьба с зенитками противника все входит в круг вопросов на вечерних посиделках. И только решив эти вопросы, расходимся отдыхать.

Как-то в довольно позднее время заглянул ко мне замполит полка майор А.М. Лагутин и обрадовал:

- Иван Иванович, люди вам верят. С настроением летают. Сам слыхал, мол, с этим командиром до Берлина дойдем.

- А что, - говорю, - разве мы остановимся на полпути? До Берлина, непременно до Берлина!

В дальнейшем взаимопонимание между мной, моими заместителями и личным составом хуже не стали. Особенно доверительные отношения складывались с летчиками - эти сразу меня поняли.

Полагаю, одним из совершенно необходимых качеств командира является требовательность. Требовательность, прежде всего, к себе. Командир должен в совершенстве знать свое дело, отлично летать, быть рачительным хозяином. Не хвастаться успехами, не унывать при неудачах. "Делай как я!" - лучший девиз командира, но право на этот девиз надо заслужить.

Верно говорил Суворов: "Прежде чем повелевать, научись повиноваться!" Строгость должна быть справедливой. Строгость за дело и для дела. Ни при каких обстоятельствах командир не может быть капризным, несправедливым. Конечно строгий спрос мало кому нравится, но ведь на мягкости да на жалости военную службу не построишь, успеха в бою не добьешься.

Не раз потом слышал, что, мол, Пстыго строгий командир. Мне трудно судить об этом, но я никогда ни себе, ни подчиненным не позволял не выполнять распоряжение, требование, не говоря уж речи о приказе. Словом, в полку кое-кому не понравилась моя требовательность и строгость. Но со временем всю встало на свои военные места. И скептики, и ворчуны, и маловеры сдались. Я оставался сторонником простого правила: каждый должен делать свое дело, и делать его наилучшим образом. Народная мудрость по этому поводу гласит:

" Если дело заслуживает того, что бы его делать, то оно прежде всего заслуживает, чтобы делать его хорошо".

А у нас было святое и правое дело - бить врага до полной победы!

Но командиру безразлично ли какой ценой будет добыта эта победа? Нет. Искусство командира, его зрелость как раз и объясняется достижением побед наименьшей ценой, наименьшими потерями при прочих равных условиях. Поэтому, как подсказывал опыт, командир и его штаб должны пользоваться двуединым метолом изучения и познания действительности - анализом и синтезом.

Зимой 1944 года мы участвовали в так называемых частных операциях. Скажу прямо, мне они были не по душе. Успех достигался малый, если только он вообще был. Ну заняли войска высоту, какой-то рубеж. Может это и хорошо, но мы то этого не ощущали. А потери несли значительные. Почему? Потому что к частным операциям и подготовка не та, и взаимодействие воинское в ходе их не то, что в крупных операциях.

В одном из боевых вылетов мы довольно удачно начали штурмовать противника, и он залег в укрытии. И вот видим, как наша пехота-матушка, воспользовавшись замешательством врага, поднялась в атаку. Это вдохновило нас, летчиков. Мы перестроились в круг и стали методично давить врага: сначала сбросили бомбы, потом эрэсы, заработали пушки, пулеметы. Прижали к земле гитлеровцев, не дали вести организованный огонь, и наши войска взяли рубеж. Успех, конечно, не так уж велик, но для командира того стрелкового полка, может и стрелковой дивизии, важный.

На другой день появился приказ, в котором вчерашний боевой вылет и наше взаимодействие с пехотой были поставлены в пример. Мы провели у себя подробный разбор вылета для закрепления опыта подобного взаимодействия. И так, надо сказать, и рождалось то, что было нужно на войне.

Я часто ставил себя на место пехотинца. Нам было тяжело. А как пехоте? В одной шинели, валенки - и те не у всех, чаще ботинки с обмотками, когда мороз тридцать-тридцать пять градусов! Хлеб замерзал. Каша стыла на ходу. Сколько же при этом наш солдат вытащил на себе пушек, автомашин! Сколько на себе, буквально на горбу, перенес грузов, боеприпасов!

Сейчас, по прошествии многих десятилетий, думаешь о тех давних военных годах и невольно понимаешь, что мы практически всю войну учились - учились воевать.

И 1943 год прошел наряду с боевыми действиями в учебе. Я старался учить своих подчиненных - внимательно следил за

действиями каждого летчика в полете, подмечал недостатки, потом объяснял, как лучше от них избавиться. Делая это, стремился, чтобы летчик хорошо понял и глубже осознал то, о чем идет разговор. Воспитывал в нем способность мыслить, анализировать бой, делать из участия в нем практические выводы.

Однажды мой заместитель майор Сухих повел группу - одиннадцать самолетов на подавление артиллерийских и минометных батарей противника. Группа вернулась и Сухих доложил, что здание выполнено. Вдруг, через некоторое время начались неприятные разговоры: кто-то ударил по своим войскам. На войне и такое бывало. Подозрение упало на группу Сухих.

В полк прилетели штурман армии полковник Голиадзе, штурман корпуса подполковник Осипов. Голиадзе с чисто грузинским темпераментом пристал ко мне и майору Сухих прямо-таки с ножом у горла, требуя признания, что удар по своим нанесла группа нашего полка. Положение надо сказать, складывалось критическое. А тут еще, не дожидаясь конца расследования, командующий воздушной армией генерал Папивин телеграммой объявил, что удар по своим нанесла группа 893-го полка. Командира полка, то есть меня, предупредили о неполном служебном соответствии за низкую боевую выучку группы, а ведущий группы майор Сухих был отстранен от занимаемой должности, его предавали суду военного трибунала.

- Ну вот, пока мы расследовали, командующий виновников нашел сам, заключил Голиадзе.

Собрали всех летчиков. Сухих переживал, но самообладания не потерял и клятвенно заверил, что удар нанес там, где ему было указано. Все летчики подтвердили это. Однако их заверения всерьез не воспринимались. Голиадзе уже собрался улетать, когда Осипов несколько несмело спросил:

- А летчики разве не фотографировали результаты удара?

Тут разом заговорили Жучков и Пунтус, что, конечно, фотографировали, что это они сделали.

Срочно отправили машину в штаб дивизии - он находился в километре от аэродрома. Оттуда из фотолаборатории привезли фотопланшет. Начали тщательно привязывать планшет к полетной карте, определять точное место удара. Помню, к нам приехал и командир дивизии Кожемякин. И в результате все вскоре убедились, что группа Сухих ударила по заданной цели, по противнику. Более того, летчики действовали исключительно точно и эффективно и поразили три или четыре батареи противника. Наиболее четкий планшет оказался у Жучкова.

Голиадзе уже в добром тоне тогда заключил:

- Командир полка, что ты наделал? Я думал, что нашел виновников, а вы мне здесь опрокинули все. Теперь опять мотаться - искать виновников!.. И уже серьезно, как вывод - всем летчикам: - Убедились, что такое фотоконтроль? Он вас спас...

Командир дивизии провел обстоятельный разбор того случая. А на второй или третий день мы получили телеграмму, которая исправляла ошибку, - наказание отменялось. Теперь генерал Папивин объявлял всем летчикам благодарность за умелые боевые действия, а майора Сухих приказал представить к награде. Мне, как командиру полка, он объявил благодарность - за хорошую боевую выучку летчиков.

С тех пор фотоконтроль результатов боевых действий в полку, да и во всей дивизии стал законом.

Всем летчикам приносил неприятности огонь зенитной артиллерии противника и истребителям, и бомбардировщикам. Но наибольшую опасность он представлял для нас, штурмовиков, мы действовали на малых высотах и над целью находились не пролетом, а довольно долго. Противник вел огонь по штурмовикам из всех видов зенитной артиллерии, наиболее опасен был огонь автоматических 20-миллиметровых пушек "Эрликон".

После многих потерь мы, однако, научились локализовать, уменьшать опасность поражения. Существовало два способа борьбы с зенитной артиллерией: первый - уклониться от него, то есть маневрировать, второй - уничтожить батарею противника своим огнем. Мы пошли по пути сочетания их. О маневре уже говорилось. А вот подавлять, уничтожать зенитки оказалось не так просто. Обучать этому всех наших летчиков мы начали на полигоне. А при боевых вылетах подавление зенитной артиллерии поручали только наиболее подготовленным и умелым.

Пары подавления обычно шли на флангах боевого порядка всей группы штурмовиков. Обнаружив зенитки - в основном по огню, - эти пары устремлялись на батареи и с помощью эрэсов, пушек и пулеметов заставляли противника замолчать.

Нередко складывалась дуэльная обстановка - когда батарея противника вела огонь по штурмовикам, а штурмовики пикировали на батарею. Тут уж - кто кого! Побеждал тот, у кого нервы крепче, больше выдержки. И разумеется, кто лучше умел стрелять.

Нам, штурмовикам, было ясно: разбить батарею - это значит, с боевого курса на пикировании ни в коем случае не сворачивать. Отвернешь врага не уничтожишь, а он тебя может сбить. Поэтому собрался с духом, зажал нервы в кулак пикируешь,

прицеливаешься, на определенной дистанции открываешь огонь и бьешь противника в упор. Боевой азарт велик, но зарываться нельзя. Надо в доли секунды вывести самолет из пикирования. На выводе из пикирования перегрузки очень большие - четырех-пяти и более кратные. Скажем, если твой вес равен шестидесяти килограммам, то при пятикратной перегрузке он будет равен тремстам.

Настоящими мастерами уничтожения зениток были у нас летчики Лазарев, Лобанов, Богданов. Но наибольшего совершенства в этом деле достигли Остропико и Сукосьян. Они каким-то особым чутьем определяли батарею, выходили в расчетную точку, переходили в пикирование парой и, как правило, за один заход или поражали или подавляли огонь зенитной артиллерии.

Март сорок третьего принес немало хлопот с аэродромами. Полевые аэродромы вышли из строя, летали лишь со станционарных - и мы ., и немцы. И вот на одном из них - Идрицком, скопилось до ста двадцати самолетов. Используя взлетно-посадочную полосу с твердым покрытием, немцы вели активную боевую работу и основательно беспокоили наши войска.

В середине марта в корпус, помню, прилетел заместитель командующего ВВС Красной Армии генерал-полковник Г.А. Ворожейкин. Он собрал руководящий состав корпуса, командиров полков и поставил задачу: нанести штурмовой удар по аэродрому Идрица.

- Разгромить это осиное гнездо поручается вам, товарищ Горлаченко, обратился он к командиру корпуса. - Действовать надо всем корпусом. Кто поведет на задание такую армаду?

Наступила пауза.

Ворожейкин хитро прищурил глаза, не отрывая взгляда от комкора.:

- Сам -то небось давно уже не летаешь?

- Давненько, - смущенно ответил тот.

- Кому мы тогда поручим это дело? Здесь нужен ведущий с хорошим боевым опытом вождения больших групп.

- Есть такой ведущий. Майор Пстыго.

- Кто такой?

Я встал.

- Он недавно назначен командиром 893-го полка, - пояснил Горлаченко. Бывший боевой комэск. Под Сталинградом водил на задания и большие группы. Опыт есть.

- Хорошо, останутся командование корпуса, дивизий, и вы, товарищ Пстыго. Остальные могут быть свободны, - объявил

Ворожейкин.

Мы остались в избе.

- Подсаживайтесь поближе, - пригласил меня Ворожейкин к столу. - С аэродромом Идрица знакомы?

- Вблизи летать приходилось, но изучить надо досканально.

- Тем лучше. - Ворожейкин взял лист бумаги, карандаш и начал уверенно рисовать, показывая, что вопрос, о котором идет речь, он хорошо изучил в деталях.

- Аэродром расположен вот так, - Ворожейкин показал на рисунке. - Здесь у них стоянки. А в этих местах располагаются зенитные батареи. На штурмовку, я думаю, надо заходить отсюда. - Карандаш Ворожейкина чертил на листе стрелы. -Главное, точно вывести группу на цель. Иначе получится не удар, а холостой выстрел...

После получасовой беседы Ворожейкин удовлетворенно отметил:

- Задачу, я чувствую, вы усвоили. - И он улетел. А мы принялись за подготовку.

На задание планировался вылет всего штурмового корпуса. Нас должна была сопровождать истребительная авиадивизия из корпуса генерала Белецкого, и мы тщательно формировали группы, распределяли задачи, продумывали вопросы взаимодействия.

Первый день прошел в напряженном ожидании. Однажды даже поступила команда на взлет, "илы" уже вырулили на летное поле, но тут же последовал отбой.

Просидели в ожидании команды и второй день.

А на третий вновь прибыл Ворожейкин.

- Понимаете, - объяснил генерал, - как только штурмовики выруливают на взлет, вражеские самолеты с аэродрома поднимаются в воздух. А какой смысл бить по пустым стоянкам? Мы вот что сделаем: повесим над аэродромом разведчиков. И постараемся выбрать момент, когда вражеские машины будут на базе заряжаться. Вот тогда и ударим!..

На следующий день поступила команда на взлет. И ее не отменили. Мы построили группу, она получилась внушительной - более сотни штурмовиков! - в колонну звеньями. Такой строй создавал хорошие условия для маневра. Мое ведущее звено летело на высоте 2400-2500 метров. Следующие за ним звенья располагались ниже друг друга лесенкой. Замыкающие группы следовали таким образом на бреющем полете. Штурмовиков сопровождали истребители дивизии Китаева. Они шли выше нас, а сам комдив летел восьмеркой над моим звеном. При подобном строе вражеские истребители лишались своего козыря - атаковать

с излюбленной позиции: сзади и снизу, поскольку их встречал мощный и, главное, плотный огонь штурмовиков. А сверху был надежный щит истребителей.

Время для штурмовки, как впоследствии оказалось, было выбрано очень удачно. Бомбардировщики только что возвратились на аэродром.

- Цель видите? - запросил я ведущих групп, не выпуская из поля зрения заходящие на посадку "юнкерсы".

Мне ответили, что видят.

- Перехожу в пикирование, - сообщил я, сбросил крупнокалиберную бомбу, обозначая цель, и в следующую же секунду подал команду: - Действуйте!..

Началась штурмовка. Каждое звено заходило на свою, заранее намеченную цель и атаковало ее. Зенитные батареи противника открыли огонь, но их тут же атаковали специальные экипажи штурмовиков, выделенные на подавление огневых средств.

Я вырвал машину из крутого пикирования, прошел за аэродром - километров десять - и, развернувшись, внимательно оглядел строй, внес по радио необходимые коррективы.

На обратном пути - снова штурмовка. К Идрице тогда подошли вызванные уже с соседних аэродромов истребители противника. Они попытались было пробиться к штурмовикам, но не смогли. Истребители прикрытия атаковали их, несколько "мессеров" сбили, а остальных разогнали.

Аэродром был объят огнем. Горели вражеские самолеты, склады с горючим, аэродромные постройки...

После возвращения домой я доложил о результатах штурмовки находившемуся на аэродроме генералу Ворожейкину.

- Ты знаешь, что ты наделал? - обратился ко мне Горлаченко.

Я встревожился: неужели во время налета случилась какая-то неприятность? Но в следующую минуту лицо Горлаченко расплылось в улыбке, и он крепко пожал мне руку:

- Поздравляю с большим успехом! Вы, как ведущий, достойны награждения орденом.

И через несколько дней Ворожейкин вручил мне орден Александра Невского.

Штурмовка оказалась исключительно удачной. В группе, вылетевшей на задание, в каждой эскадрилье был один штурмовик с установленным на нем фотоаппаратом. Штурмовики вели съемку с различных точек. Когда составили единый планшет из полученных фотоснимков, то убедились, что урон врагу был нанесен огромный. О нем шел непрерывный доклад. Сначала сообщалось, что уничтожено сорок самолетов, потом - пятьдесят. Решили запросить партизан, которые бы подтвердили данные.

Они прислали донесение, где было указано, что уничтожено шестьдесят самолетов.

- Поживем, - усмехнулся Горлаченко, читая донесения, - и эта цифра будет расти. - Потом подумал немного и добавил: - У партизан, пожалуй, наиболее точные сведения...

О штурмовке Идрицкого аэродрома тогда рассказали многие фронтовые газеты. А бои местного значения становились все реже. Войска противника перешли к активной обороне. Закончились и наши боевые действия на 1-м и 2-м Прибалтийских фронтах. Вскоре мы перелетели на 3-й Белорусский в состав 1-й воздушной армии, которой командовал генерал Т.Т. Хрюкин, и начали готовится к боевым действиям за освобождение Белоруссии.

Курсом на запад

Перед Белорусской операцией наши командиры решили провести совместное тактическое учение танкистов и авиаторов. Западнее Смоленска на импровизированном полигоне развернули часть танков из бригады О.А. Лосика корпуса генерала Бурдейного. С воздуха боевые действия танкистов приказано было обеспечивать моему полку.

На этом учении мы до совершенства доводили огневое взаимодействие, что вскоре обеспечило стремительное продвижение танкового корпуса, который с ходу ворвался в Минск и освободил его. Перед самой операцией была проведена и тщательная рекогносцировка местности. В наземных частях, как известно, рекогносцировка - один из важнейших элементов подготовки к бою или операции. Руководящий комсостав, и прежде всего сам командир, выезжают к линии фронта, а затем пешком по овражкам да балкам, по траншеям и ходам сообщения выходят на передний край своих позиций. Тщательно изучается противник: начертание полосы обороны, естественные ориентиры и объекты, расположение его огневых средств и многое другое. Это очень важно для принятия решения - где и какими силами наносить удары в наступлении или отражать удары врага в обороне., куда в случае нужды перенацелить огонь артиллерии и авиации, где держать резервы.

Словом, в наземных войсках рекогносцировка - это обычное дело. Однако организация взаимодействия с мотострелковыми войсками, танкистами и артиллерией привела к тому, что появилась настоятельная необходимость выезжать на рекогносцировку и авиационным командирам, части которых поддерживали боевые действия наземных войск. Сначала это было непривычно. А с 1943 года мы уже сами напрашивались на рекогносцировку. Затем с командирами наземных войск

отрабатывались вопросы взаимодействия, последовательность и порядок поддержки - когда, какими группами и по каким целям наносить удары, откуда управлять боевыми действиями. Уточняли, кто будет помогать нам подавлять зенитную артиллерию противника, как себя будут обозначать наши войска.

И вот рекогносцировка перед Белорусской операцией. Мне приказали ведущих групп переодеть в форму не выше старшины и прибыть в назначенный район. Поддержать нам предстояло 11-ю армию генерала К.Н. Галицкого и обеспечивать ввод в сражение танкового корпуса генерала Бурдейного. Так что именно на участке их действий мы осмотрели местность, согласовали все вопросы взаимодействия, а затем генерал Галицкий провел военную игру. Помню, в лесу был установлен огромный ящик с песком, где воспроизводилась вся обстановка на участке этой армии. Указывая огромной указкой цель, генерал Галицкий задавал вопросы. Отвечал на них тот, кто поражал эту цель или наступал на этом направлении. В ходе военной игры к нам заехал командующий 3-м Белорусским фронтом генерал Черняховский. Он распорядился продолжить розыгрыш боевых действий и задал ряд вопросов.

На этой рекогносцировке у меня произошла радостная встреча с однополчанами. Расставшись под Сталинградом в декабре 1942 года, я вновь встретился здесь с С.Д. Прутковым, Ф.З. Болдырихиным, М.И. Смильским, А.И. Бородиным и другими товарищами из 504-го, теперь уже 74-го гвардейского штурмового полка, бывшей 226-й, сейчас - 1-й гвардейской штурмовой Сталинградской авиадивизии. Отрадно было сознавать, что мы снова вместе, что будем крыло к крылу гнать ненавистного врага с нашей земли.

...В первый день наступательной операции с утра стоял густой туман. Часам к десяти он рассеялся и приподнялся. Образовалась так называемая облачность приподнятого тумана высотой 150-200 метров. Вскоре и эту облачность начало разрывать, и мы приступили к боевым действиям. В боевом порядке группы, которую я вел, шел и командир нашей дивизии полковник А.В. Кожемякин.

В этом полете у нас на глазах был сбит огнем зенитной артиллерии любимец полка летчик Жучков. До армии преподаватель математики средней школы, он в совершенстве овладел штурмовиком и много сделал для обучения летчиков, будучи моим помощником по воздушно-стрелковой службе.

Надо сказать, что оборона, как наземная, так и противовоздушная, у немецко-фашистских войск здесь, в Белоруссии, была прочной, многоэшелонированной. И все-таки

прорыв этой обороны наши войска осуществили довольно быстро. В операции ведь участвовало четыре фронта: 1-й Прибалтийский - командующий генерал И.Х. Баграмян, командующий 3-й воздушной армии генерал Н.Ф. Папивин; 1-й Белорусский фронт - командующий генерал К.К. Рокоссовский, командующий 16 ВА генерал С.И. Руденко; 2-й Белорусский фронт -командующий генерал Г.Ф. Захаров, командующий 4 ВА К.А. Вершинин; 3-й Белорусский фронт командующий генерал И.Д. Черняховский, командующий 1-й ВА генерал Т.Т. Хрюкин.

В рамках Белорусской операции наши войска осуществили четыре оперативных окружения: витебской группировки - пять дивизий, оршанской и могилевской - по две-три дивизии и бобруйская - до шести дивизий. Наконец, одно стратегическое окружение - так называемый Минский котел, где находилось более 100 тысяч войск противника.

В ликвидации витебской группировки участвовал и наш полк, за отличные боевые действия получивший почетное наименование "Витебский". Бесстрашно громили немцев все летчики. Однако считаю своим долгом сказать об одном летчике - Цугуе. Зенитным снарядом ему оторвало руку по локоть. И он, истекая кровью, управлял штурмовиком одной рукой. Цугуй был награжден орденом Красного Знамени.

На второй-третий день операции наш полк перелетал на полевой аэродром под Оршей. Но долго и с него действовать не пришлось. Войска стремительно продвигались вперед. Окруженную бобруйскую группировку противника блестяще ликвидировали наземные войска и летчики генерала Руденко, а другие окруженные группировки ликвидировали в ходе наступления. Вот с Минским котлом пришлось повозиться. Мы стремительно продвигались на запад. Группировка противника пыталась выйти из окружения, но с каждым днем оставались все глубже в нашем тылу. Враг начал терять управление, деморализоваться. Немцы выходили на аэродромы большими и малыми группами с оружием и без и сдавались в плен. Мы базировались под самым Минском, так что невольно пришлось пленить несколько сотен фашистов.

Но вот как-то по телефону получаю о командира дивизии полковника Кожемякина распоряжение взлететь всем полком, выйти на железную дорогу Москва - Минск и от станции Толочин лететь на запад километров сто. Если будет обнаружен противник - бить его, воспретить отход. А если не отходит принудить к отходу.

Я начал уточнять столь хитроумную задачу у командира дивизию и после повторения позволил заметить:

- Задачу усвоил. Она выглядит примерно так: "Стой там - иди сюда".

У командира дивизии хватило выдержки, и он только сказал:

- Иван Иванович, ты опытный командир. Иди на указанный участок железной дороги, а что делать - решай сам по обстановке.

Вот это другое дело! Мне давали инициативу!

Мы тогда вышли в заданный район и колотили всех - и кто отходил, и кто не отходил. Не могу сказать точно, сколько мы побили эшелонов, войск и техники противника, отходивших на запад. Но полет получился весьма эффективным. Правда мы потеряли командира звена Лобанова и два экипажа сели без шасси на фюзеляж. Но самолеты скоро были восстановлены.

На полевом аэродроме Крупки мы получили приказ командующего воздушной армией Хрюкина об отправке в Москву группы пленных немецких генералов. К нам накануне вечером сели два самолета Ли-2 и двенадцать истребителей Як-1. Утром, гляжу, подвозят на двух грузовиках военнопленных, разумеется под охраной. Он вялой походкой направляются к самолетам. Запомнились двое из них: один маленький, толстенький. Второй, рядом с ним, - высоченный, этак около двух метров, - генерал Траут. Это он обещал Гитлеру (что нам стало известно еще до начала наступления из развединформации), мол, "на участке, который обороняет его 74-я штурмовая дивизия, не только русские солдаты- мыши не проползут!.." Ну что же мыши мышами. А что касается русских солдат, то они не стали ходить на оборону дивизии Траута, а обошли ее, окружили, разгромили, а самого генерала взяли в плен.

Проверив по списку, мы посадили всю эту публику в транспортные самолеты, взлетели вслед за ними, построили по всем правилам сопровождения свой боевой порядок, и группа пошла на Москву.

Тут я отвлекусь. Чем дальше мы продвигались на запад, чем заметнее изменялся характер войны к лучшему, тем больше внимания стали уделять своему внешнему виду мои однополчане, подчиненные. Появились даже полковые пижоны, умудрявшиеся не только ежедневно менять подворотнички на гимнастерках, но и как-то с шиком перешивать брюки, кителя.

В полку у нас было тридцать шесть девушек- оружейниц, мотористок и штабных работниц. Как знать, может, именно их присутствие подтягивало мужчин. Заметно уменьшилось употребление сильных выражений. Появление на людях небритыми, в грязных сапогах тоже стало "вне закона". В полку активизировалась и сразу вошло в быт хоровое пение. Помню, вечером, после ужина собирается группа - и тут же отыщется

запевала, и вот затягивается песня.

В годы Великой Отечественной войны родилось много новых песен, причем не только призывных, военно-патриотических, но и по-настоящему лирических, задушевных. "Вечер на рейде", "Огонек", "Синий платочек", "Землянка", "Темная ночь", "В лесу прифронтовом". А какой поистинне неиссякаемый кладезь мудрости в русских народных песнях!.. Они находили массовых исполнителей и благодарных слушателей на всех фронтах, в любых воинских частях. Пели их, конечно, и в нашем полку. Пели увлеченно, можно сказать, самозабвенно.

В полку кроме певцов нашлись и музыканты, и танцоры. Все постепенно стали выходить из подполья - в свободный час вспоминали свое былое умение. Не случайно, когда пришел приказ, которым за боевые успехи, проявленные в боях, несколько десятков летчиков, воздушных стрелков и техников полка награждались орденами и медалями, полковая самодеятельность получила возможность развернуться и проявить себя. Такое событие нельзя было не отметить. И после праздничного ужина начался концерт.

Два друга, любимцы полка, летчики Потапов и Цыганков оказались великолепными танцорами - чечеточниками. Трудно сказать, где и как им удалось добыть свои картинные, "под испанцев", костюмы и ботинки со звонкими подошвами. Во всяком случае, когда они выходили танцевать, то у зрителей буквально дух захватывало! Весть об их мастерстве донеслась до дивизии и даже до корпуса - потом, когда художественная самодеятельность в полку приобрела широкий размах, их стали просить выступать на дивизионных и корпусных смотрах и праздниках. Но вскоре Потапов погиб, а Цыганков был тяжело ранен...

Однако жизнь брала свое. Появлялись новые таланты. В полку всегда тепло встречали и выступления старшего техника-лейтенанта Редькина, человека уже не молодого, лысеющего. Он обычно повязывал голову женской косынкой и запевал такие частушки:

Полюбила писаря, да такого лысого!

Ему некогда писать - только лысину чесать...

Тут Редькин сдвигал платок на затылок и, уморительно гримасничая, чесал свою лысину. Зрители отвечали ему гомерическим хохотом. Это была хорошая разрядка. Забывались все наши невзгоды. А на фронте это чрезвычайно важно.

...После белорусских котлов и окружений в стремительном движении вперед мы вступили на землю Прибалтики. Противник упорно сопротивлялся: города превращал в крепости, а деревни в

опорные пункты.

Такой крепостью враги сделали Вильнюс. Наши войска блокировали эту крепость. Авиации здесь поручили подавить сопротивление противника, и мы сделали это успешно.

Войска фронта уходили все дальше на запад. Нас теперь не покидала забота поиска аэродромов. В прифронтовой неустроенности дорог технический состав, понятно, ждать было долго. Так что частенько мы брали во вторые кабины боевых машин и воздушных стрелков, и обученных стрельбе по воздушным целям техников самолетов. Кстати сказать, они охотно летали за стрелков. Таким образом, помню, взлетев, с аэродрома Буйле, мы нанесли удар по противнику в крепости Вильнюс и произвели посадку на аэродроме Поцунай на берегу Немана, южнее Каунаса. Вскоре и Вильнюс сдался нашим войскам. Техники самолетов, которых мы взяли с собой, несколько дней готовили самолеты к работе. А через два-три дня прибыли остальные, чему мы были очень рады.

Настроение личного состава полка особенно поднялось, когда мы узнали, что за отличные боевые действия наш полк был награжден орденом Красного Знамени. Теперь он стал именоваться - 893-й Витебский Краснознаменный штурмовой авиационный полк.

А наши войска в результате напряженных боев 27 июля 1944 года освободили крупный горд и узел железных дорог - Шяуляй. Противник собрал силы и нанес контрудар - хотел вернуть город. Сложилась очень напряженная обстановка. Тогда наземным войскам была поставлена задача: ликвидировать этот контрудар противника. Три воздушные армии - 1-я, 3-я и 15-я участвовали в эти дни в боевой работе - наносили мощные удары. Никогда, ни до того, ни после этого, я не видел в воздухе одновременно на узком участке фронта, в ограниченном районе, такого огромного количества самолетов.

Боевые действия по целям строились в три эшелона. Сверху, на высоте 2500-3000 метров, шли бомбардировщики. На эшелоне 1500 метров тоже бомбардировщики, а ниже, вплоть до бреющего полета, - массы штурмовиков. Дело дошло до того, что моему заместителю майору Кириевскому, водившему основные силы полка, попала с верхнего эшелона бомба АО-25. Угодила она в левое крыло, недалеко от кабины, и застряла между кабиной и гандолой шасси. Ветрянка взрывателя бомбы, к счастью, не успела отвернуться. Взрыватель не сработал, и Кириевский привез ее на аэродром. Извлечь эту бомбу из крыла самолета и обезопасить ее для наших полковых оружейников труда не составило. Самолет вскоре отремонтировали, и он продолжал

летать.

Случай же, конечно, редкий, удивительный. На вопрос, как себя чувствовал, увидев бомбу в крыле, Кириевский отвечал: "А я отклонялся в кабине в сторону от бомбы и закрывался рукой в перчатке - на случай взрыва..." Летчики - народ веселый. Много добрых шуток было вокруг того боевого эпизода.

Спустя годы в Военной академии Генерального штаба на одном из экзаменов мне попался вопрос о Шауляйской операции. Я, конечно, знал его хорошо и ответил обстоятельно. Контрудар противника тогда, конечно, был сорван. А мне же из той операции почему то запомнился такой боевой эпизод.

Как-то мы вылетели на свободный поиск противника. Шли вдоль Немана. Вдруг, вижу, по реке идет пароход-тягач и тянет за собой две большие баржи. Что было в баржах мы не знали, опыта работы по водным целям у нас не было, но летчики сообразили, что это по сути обычная тихоходная цель. Атаковали ее несколько раз. Ударили бомбами, затем эрэсами, наконец огнем из пулеметов и пушек. Баржи плавно начали крениться, задрали носы к небу и затонули.

Это были наши последние полеты на 3-м Белорусском фронте. Вскоре мы приступили к подготовке перелета полка на другой фронт.

Я гордился и горжусь, что довелось участвовать в освобождении Белоруссии многострадальной земли героического народа. Раньше- то мне не приходилось бывать на родине моих предков. Наша местность долгие годы находилась под властью панской Польши. Перелетая с 3-го Белорусского на 1-й Украинский фронт, путь нашего полка проходил совершенно случайно через эти места. Я легко нашел деревни Хвалово и Криницу Пружанского района Гродненской губернии, заложил вираж и невольно подумал об отце: как бы удивился он, узнав, что его сын все-таки повидал землю пращуров...

Осень 1944 года шла тщательная подготовка к Висло-Одерской операции. Наш полк, как и другие авиаполки, получили пополнение и людьми и самолетами. Эскадрильи стали полностью укомплектованными, появились даже запасные летчики.

Я, как обычно, много летал - совершенствовал свое боевое мастерство, учил других, проверял боеготовность каждого летчика.

Читатель, надеюсь, помнит мою встречу с генералом Красовским в 1942 году. Наши военные дороги снова сошлись: 3-й штурмовой корпус РВГК подчинен 2-й воздушной армии, которой и командовал Степан Акимович. Мы уже знали по опыту:

когда усиливают кого-то корпусами РВГК, значит, жди здесь развития активных боевых действий.

Однажды я взлетел с группой молодых летчиков, чтобы принять у них зачет на допуск к боевым полетам. Полигон мы организовали и оборудовали сами с помощью батальона аэродромного обслуживания неподалеку от аэродрома. И вот к концу работы на полигоне мне передают по радио:

- Гарпун! Идите на посадку. Небольшая заминка: начальство приехало. Очень высокое...

Я собрал группу, с шиком прошли мы над аэродромом. А после посадки я как был в шлемофоне, так и представился Красовскому, который явился к нам неожиданно, в окружении командования корпуса и командования дивизии.

Красовский пристально посмотрел на меня, потом спрашивает:

- Соловей-разбойник? - И, словно в подтверждение своей загадки, повторил: - Соловей - разбойник.

Я понял, что он узнал меня - вспомнил Елец, лето 1942 года...

Так оно и было . Красовский повернулся к командирам, сопровождавшим его, и говорит:

- Этот соловей-разбойник летом 1942 года украл у меня четыре Ил-2!..

Честно говоря, я приготовился к неприятностям. Всякие ведь бывают люди. А что, если Красовский мстительный? Но вот командарм спрашивает моих начальников:

- Как Пстыго воюет? Как полком командует?

Командир корпуса отвечает:

- Хорошо командует полком. Хорошо и воюет.

Командир дивизии подтвердил это. Красовский тогда и говорит:

- Такие разбойники всегда хорошо воюют. А как командует полком посмотрим, что из себя представляет полк. - И повернувшись ко мне, произнес: Ну, здравствуй, Пстыго. Рад тебя видеть живым и здоровым. Оценку тебе даю хорошую. - И командарм крепко и тепло пожал мне руку. Я понял, что гроза миновала.

Обстоятельно побеседовав с командирами эскадрилий и летчиками, Красовский убыл. Мы поняли, что на большее пребывание в полку у командарма нет времени.

А меня военная жизнь еще на раз сводила со Степаном Акимовичем. И после войны, командуя отрядом, авиационной группой, я был в подчинении Красовского. А на Дальнем Востоке мы крепко и навсегда подружились. Маршала авиации Красовского уже нет в живых. Но память о нем в моем сердце

будет храниться до конца моих дней...

За время почти непрерывных летнего и осеннего наступлений тылы растянулись, требовалось пополнение людьми, техникой, боеприпасами - всем тем многим и разнообразным, что необходимо для боя и жизни на войне, - и в этой вот обстановке наши войска перешли к обороне.

Немецкое командование, собрав резервы, бросило их тогда против второго фронта - англо-американских войск в Арденах. Не так уж и силен был тот удар, но союзники встревожились. Известно, что Черчилль прислал очень тревожную телеграмму Сталину. Верность союзническому долгу, желание быстрее закончить войну привела нас к тому, что наступление мы начали значительно раньше намечаемых сроков.

Когда же враг был изгнан с нашей земли и Красная Армия приступила к освобождению от гитлеровского фашизма народов Европы, и в тылу, и на фронте люди вздохнули полной грудью. Еще предстояли жестокие бои, еще надо было напрягать усилия, но победа уже была не за горами.

Победный сорок пятый

За несколько дней до начала решающих сражений 1945 года наши авиационные части перелетели ближе к линии фронта. С командирами частей была проведена рекогносцировка на сандомирском плацдарме, одна из наиболее запомнившихся. Нас потрясло увиденное: сандомирский плацдарм был так густо заполнен нашими войсками разных родов, что даже не верилось в реальность происходившего. Но невольно вкрадывалась и тревожная мысль: а если вдруг сюда прорвется вражеская авиация? .. Вот уж наделает шороху! Нас успокоили : плацдарм с воздуха охраняется мощным истребительным авиакорпусом генерала Утина, в который входит 9-я гвардейская истребительная дивизия полковника Покрышкина.

Рекогносцировка закончилась розыгрышем боевых действий и указаниями командующего 2-й воздушной армии генерал-полковника авиации Красовского по подготовке частей и соединений к предстоящим боям. В процессе подготовки, помню, особенно оживилась партийно-политическая работа с личным составом . В полках разъясняли, что Польша - первая жертва кровавого фашизма в мировой войне, что она понесла большие потери в 1939 году, в ходе движения Сопротивления и партизанской борьбы. Пропагандисты говорили о дивизиях, которые сражались вместе с нами плечом к плечу. Кстати сказать, мы не раз поддерживали боевые действия поляков. В ходе освобождения польского народа от фашизма у нас не было никаких недоразумений. Только польский ксендз, в доме

которого меня разместили, при встречах часто добивался, что бы я растолковал ему, на каких основах будут развиваться советско-польские отношения после войны. Не зная деталей, я ему твердо отвечал: " Только отношения дружбы! Другого нам не дано..."

Утром 12 января 1945 года после двухчасовой артиллерийской подготовки лавина наших войск пришла в движение. Довольно быстро прорвав оборону врага, мы стремительно двинулись на запад. В эти дни гитлеровское командование вынуждено было снимать дивизию за дивизией с западного фронта, что бы противопоставить их нашим войскам. Тогда мы помогли нашим союзникам: серьезного сопротивления немецко-фашистских войск на их фронте, по существу не было.

К великому сожалению авиаторов, плохая погода в первый день наступления не только не позволила летать, но сделала невозможным даже передвижение по аэродрому. Все - и летные поля, и самолеты - покрылись коркой льда, а в воздухе до самой земли повис густой туман. Только во второй половине дня мы начали выпускать на задания пары штурмовиков. Вот здесь-то и пригодилась своевременная подготовка ведущих летчиков.

Погода и в следующие дни не баловала авиаторов, но части нашей авиадивизии систематически выполняли боевые задания. Летали мы звеньями по четыре самолета: командир звена в паре с молодым летчиком и старший летчик в паре с рядовым.

Потерь штурмовиков здесь было относительно немного, но редко какая машина возвращалась из боя без повреждений. Тут вступила в действие прикомандированная к 307-й авиадивизии ремонтная бригада с завода No 18. Вместе с техсоставом полка ремонтники на глазах творили чудеса, и буквально на второй-третий день восстановленные тут же в полку, самолеты снова занимали место в строю.

Мы были довольны их работой, и сейчас самые добрые и значимые слова произношу по их адресу. Создавалось впечатление, что в сутках у них было более 24 часов - так много они успевали сделать, причем сделать добротно, надежно. Когда они отдыхали - просто не знаю! В сложной боевой обстановке, в непогоду летчики одного звена нашего полка, возвращаясь как-то с задания, перепутали ориентиры и произвели посадку на аэродром Мелец. Эта местность под давлением наших войск уже была покинута противником, но еще не занята нами. Разобравшись в обстановке, одна пара тут же взлетела и пришла домой, в полк. На вопрос, где другая пара, командир звена с подавленным видом доложил:

- Черт попутал! Мы садились в Мельце, но два исправных самолета взлетели, а два других с повреждениями взлететь не

смогли.

Я сразу послал в Мелец командира эскадрильи - разобраться с воздуха, что происходит на земле и как быть с самолетами и экипажами. Он на собственный риск приземлился в Мельце. Потом вернулся и доложил:

- В Мельце противника нет. Наши войска на подходе. Особого беспокойства за экипажи и машины не вижу.

Действительно, вскоре наши войска заняли Мелец. Поврежденные самолеты наши техники и ремонтная бригада быстро восстановили, и они уже на другом аэродроме пристроились к полку.

Стремительное наступление наших войск продолжалось. В этой операции наш путь пролегал через Тарнув, Кельце, между Краковом и Ченстоховом, Катовице, Грос Стрелиц, Штубендорф, Олау, Бунцлау. По ходу операции столкнулись с проблемой спасения от фашистов старейшего польского города Кракова сокровищницы не только национальной, но и мировой культуры. Нашей разведке стало известно, что немцы заминировали в городе многие старинные здания, дворцы, церкви, музеи, мосты. Если им удастся осуществить свой замысел, то Краков будет разрушен, чего допустить было никак нельзя. Забота о сохранении древней польской столицы стала еще одной заботой Красной Армии, в том числе и штурмовой авиации.

Здесь необходимо упомянуть о том, что примерно к концу 1943 года на вооружение гитлеровской армии поступило ручное противотанковое оружие ближнего боя, так называемые фаустпатроны (от слова "фауст", по немецки значит "кулак"). Используя тот же кумулятивный эффект, что и наши противотанковые бомбы ПТАБ, фаустпатроны являлись довольно сильным оружием. Охраняя различные объекты, "солдаты-фаустники", или, как их называли наши танкисты, "солдаты-пушки", закапывались в землю и были малоуязвимы для танковых пулеметов. А выстрелы "фаустников" с близких расстояний были весьма эффективны - пробивали броню до двухсот миллиметров.

Так вот, подступы к Кракову по многим направлениям гитлеровцы нашпиговали "фаустниками". И мы, штурмовики, приложили немало усилий по выбиванию их из нор, расчищая путь нашим танкистам.

Трудно, конечно сказать, какую долю в спасение Кракова вложила авиация. Но фактом стало главное: благодаря энергичным, зачастую самоотверженным действиям советских войск, изуверский замысел гитлеровцев по уничтожению Кракова был сорван, известный с X века город остался цел. Наверное в этом есть заслуга штурмовиков.

В целом наши боевые дела шли успешно. Хотя случались и казусы. Однажды, в феврале, при очередном перебазировании случилась большая неприятность. Аэродром Грос Стрелиц, на который мы произвели посадку, как выяснилось оказался на болотистой местности Мороз крепко схватил грунт, но при первой же оттепели самолеты, увязнув в трясине, могли превратиться в легкую добычу вражеской авиации.

Я послал шифровку командования, в которой сообщал, что полк базируется на заболоченной местности, и высказал просьбу о перелете на другой аэродром. В томительном ожидании прошли вечер, ночь. Но никаких указаний не поступило.

А на следующий день самые худшие опасения оправдались. Пошел дождь, потеплело. Самолеты осели в растаявший грунт. Наконец наступил приказ о немедленном перебазировании. Но было уже поздно.

Утром на стоянке собрался руководящий состав полка. Настроение у всех никудышнее. "Илы", как подстреленные птицы, уткнулись в землю: шасси ушло в рыхлый грунт. Некоторые машины осели в болото по самые крылья, и казалось, только благодаря им удерживаются на поверхности.

- Влипли... - покачал головой начальник штаба полка Чередник.

- Как мухи на липучке, - добавил кто-то из командиров эскадрилий.

Пришлось одернуть:

- Думайте лучше, как будем выбираться отсюда. К чему пустые разговоры?

Один за другим командиры высказывали свои соображения. Я одинаково внимательно выслушивал и короткие реплики, и долгие объяснения. Один только старший инженер полка А.Г. Перепелица молчал.

- Ваше решение? - спросил тогда его сам.

И старший инженер полка предложил следующее:

- Надо разобрать и перевезти самолеты в разобранном виде. Отстыкуем крылья, снимем винты и погрузим их на одну автомашину. А другой машиной вытащим облегченный самолет из трясины, возьмем на буксир и транспортируем на новый аэродром. На каждый самолет потребуется по две автомашины.

Наступила долгая пауза.

- А что, - прервал ее начальник штаба, - предложение толковое.

Подумав, взвешивая все "за" и "против", я спросил у старшего инженера:

- Вы уверены в успехе?

- Уверен! - твердо ответил Перепелица.

- Добро! Приступайте!

Самолеты быстро разобрали. Вскоре колонна с самолетами двинулась в путь и через полтора часа была на новом аэродроме, благо он был недалеко. Техники немедленно приступили к сборке самолетов. Летчики помогали как могли. И старший инженер полка информировал меня о ходе сборки каждый час.

До конца дня закончить сборку не успели. Трудились всю ночь. К утру все завершили и провели облет "илов". Полк был готов к боевой работе.

Началась последняя военная весна. Приближение победы чувствовалось по всему. А нам вновь надо было перебазироваться, чтобы не отстать от наземных войск и оказывать им непрерывную поддержку с воздуха.

Осмотр нового аэродрома Штубендорф командир дивизии поручил нам, командирам полков. Соседним, как в авиации принято говорить - братским полком, командовал мой бывший заместитель майор М.В. Сухих. Мы взяли с ним По-2 и полетели в указанный район. Быстро нашли ровную площадку, предназначенную для аэродрома. Рядом - населенные пункты для размещения. Это было уже на немецкой земле. Произвели посадку. На аэродроме тишина. Вокруг ни души. Какое-то время посидели в кабине. Возможность того, что на аэродроме могли оказаться диверсанты, не исключалась. Нет, все вроде бы спокойно. Выключили мотор, вышли из самолета.

"Вот и добрались до тебя, чертова Германия..." - подумал я и предложил:

- Ну что, Михаил Васильевич, в честь такого события...

Мы вынули из кобур пистолеты и дали троекратный салют.

Аэродром оказался вполне подходящий. На следующий день мы перелетели сюда, и боевые действия продолжались. Но темп наступления наземных войск был настолько высок, что вскоре нам пришлось перелететь на аэродром Олау, это недалеко от Бреслау (ныне Вроцлав). Боевая работа с этого аэродрома характеризовалась большим напряжением. Дело в том, что Бреслау был окружен и остался в тылу наших войск. Окруженная группировка противника оказывала ожесточенное сопротивление. Все экипажи, летая на поддержку наступающих, на обратном пути по приказу командующего Красовского обязаны были заходить на Бреслау и, расходуя остатки боеприпасов, действовать по окруженному врагу.

Погода не благоприятствовала полетам. Особенно плохой была видимость, и молодые летчики нередко отрывались от группы. Горящий и дымящийся Бреслау был хорошим

ориентиром, так что все, кто временно отставал, обязаны были садиться на аэродром Олау. Нам приказали заправлять всех залетавших горючим, снаряжать боеприпасами. Нагрузка на личный состав полка, и особенно на батальон аэродромного обслуживания, резко возросла. Но в интересах дела мы энергично выполняли эту работу.

Запомнилась реакция немцев, местных жителей, на наше появление на их земле. Приземлимся полком, разместимся в каком-нибудь соседним с аэродромом городке, и вот дней десять жители прячутся, ходят будто в шоковом состоянии. Геббельс немало наговорил о нас всякого, так что, когда мы вошли, немцы боялись мести, словно готовые к ответственности за злодеяния, совершенные их армией. А вот немки почему - то быстрее разобрались, кто такие русские и быстрее поняли, что мы мстить не собираемся., хотя поначалу тоже побаивались нас. Однажды я раньше обычного вернулся в отведенную мне квартиру и застал двух немок за уборкой помещения. С помощью ординарца Полукарова, который немного разбирался в немецком, а главным образом - на пальцах и мимикой, состоялся разговор. Когда ординарец представил меня как командира полка, у немок, образно говоря, глаза на лоб полезли. У немцев появление такого чина обставлялось довольно пышно, его сопровождала целая свита. А тут командир полк - и вдруг один... Немки довольно быстро освоились и начали допрашивать: а где же большая - показывая руками до пояса - борода? Ординарец доходчиво объяснял им, что бороды у нас давно не в моде. Словом немки вскоре начали улыбаться и любезно разговаривать с нами.

По мере нашего пребывания в городке у всех местных жителей представление о нас быстро менялось. Когда же вечерами в деревенском костеле по нашей инициативе заиграла хорошая органная музыка и наши мотористы, механики, техники, летчики приходили сюда и очарованно слушали орган, казалось, что немцы на глазах меняют отношение к советским людям. Надо сказать, в городах население осталось без продовольствия и голодало, пока наши тыловики не организовали им питание. А в деревнях этого не было. Там не ахти какие, но харчи были. Однако и они вскоре кончились. Оказалась необходимой помощь и здесь. С какой радостью немцы принимали эту помощь от нас! Тогда все окончательно убедились, что русский человек свиреп и грозен только в бою. А бой закончился, мы победили - и сразу же протянули руку помощи немецкому народу.

Придя в Германию, наверное многие из нас испытывали чувство сожаления, что плохо изучали и знали немецкий язык. А как хотелось спросить без переводчика: "Чего же не хватало вам у

себя? Какой черт попер вас на нашу землю? Что вы получили от этой войны? Разорили нашу и подвергли позору свою землю!.." Тогда эти вопросы для немцев были отнюдь не риторическими и не пропагандистскими.

Не могу не рассказать еще об одних памятных событиях, свидетелем и очевидцем которых был в апреле 1945 года. Полк наш базировался тогда на аэродроме Альт-Вартау, это примерно в 6-8 километрах восточнее Бунцлау (ныне Болеславец). Именно в эти края привел победоносные русские войска Михаил Кутузов и в деревне Тиллендорф тяжело заболел. Больным он вернулся в Бунцлау, и в это время к войскам приехал царь Александр 1. Обратите внимание, царь знал, когда приехать к войскам. У царя не хватило времени приехать под Смоленск, в Бородино или в Москву. А вот когда судьба Наполеона и французских войск была решена, когда наши войска шли победным маршем, преследую врага, тогда у царя появилось и желание и время приехать нашлось. Хитрость такого поведения не сложная: за поражения отвечает Кутузов, а вот когда победа близка, когда она уже ясно видна, тогда в роли победителя, триумфатора можно покрасоваться и царю.

И вот Александр I находит Кутузова в Бунцлау тяжело больным. Став у кровати, на которой лежал Кутузов, на одно колено, у царя хватило ума просить Кутузова: " Прости меня, Михайло Илларионович". Слабым голосом Кутузов ответил: " Я, батюшка, прощаю, но Россия, русский народ никогда не простят". Кутузов, как истинно русский человек и мужественный воин, и в свой смертный час оставался предан своим принципам чести и доблести. Царь со словами: "Неугомонный, строптивый старик!" - вышел из комнаты покинул этот дом.

28 апреля 1813 года Кутузов умер. Войска довершили разгром врага. Долгое время во всех исторических авторитетных и официальных источниках говорилось, что по завещанию Кутузова его сердце захоронено на окраине деревни Тиллендорф, куда он дошел со своими войсками.

В Бунцлау, в доме, где умер Кутузов, за короткое время после его освобождения от фашистов (и когда только могли успеть!) был создан музей Кутузова. По нынешним меркам - это на 2-3 года работы. Как же - надо спланировать, надо со многими согласовать, утрясти... А тогда все это сделали за несколько дней.

28 апреля 1945 года дом-музей М.И. Кутузова был открыт. Первыми посетителями его были Маршал Советского Союза И.С. Конев и трижды Герой Советского Союза полковник А.И. Покрышкин. Они оставили свои записи в книге посетителей музея. Мы, летчики, тоже считали своим долгом побывать в этих

дорогих и памятных русским людям местах. 7 марта 1945 года командующий войсками 1-го Украинского фронта Маршал Советского Союза И.С. Конев издал приказ такого содержания: " Всем войскам, идущим по этому направлению, останавливаться на сутки в районе города Бунцлау. Приводить себя в хороший порядок и проходить мимо памятника Кутузову торжественным маршем, отдавая воинские почести памяти великого полководца. Выделены оркестры для исполнения парадных маршей. После торжественного прохождения следовать по боевому назначению."

Войска много суток с небольшими промежутками проходили этой дорогой и отдавали воинские почести. Не знаю, но кто-то из фронтовых поэтов на постаменте памятника Кутузову написал весьма значительные и трогательные слова:

Среди чужих равнин, ведя на подвиг правый
Суровый строй полков своих,
Ты памятник бессмертной русской славы
На сердце собственном воздвиг.
Но не умолкло сердце полководца,
И в грозный час оно зовет на бой,
Оно живет и мужественно бьется
В сынах Отечества, спасенного тобой.
Память о Кутузове священна...

Завершилась Висло-Одерская операция. После короткой подготовки, как положено, оперативное перестроение, пополнение личного состава, подтягивание резервов, подвоз боеприпасов, горючего и всего, что нужно для боя, - началась последняя операция Великой Отечественной войны - Берлинская.

Цель Берлинской операции состояла в том, чтобы в короткие сроки разгромить основную группировку войск противника, овладеть Берлином и, выйдя на реку Эльба, соединиться с войсками западных союзников. Это должно было лишить фашистскую Германию возможности дальнейшего сопротивления, вынудить ее к безоговорочной капитуляции и таким образом победоносно завершить войну.

В составе наших войск в Берлинской операции участвовало: два с половиной миллиона солдат, сержантов и офицеров; 41 600 орудий и минометов; 62 500 танков, самоходных артиллерийских и штурмовых орудий; 7500 боевых самолетов.

В боевой работе нашей авиации чередовались массированные действия по большим скоплениям войск и эшелонированные удары по малоразмерным целям.

На направлении войск нашего фронта противник успел создать серьезную оборону. Нам досталось поддерживать войска, впереди которых география создала высоту 718 метров, что

западнее города Опельн. Эта высота выделялась над окружающей равниной и была хорошим ориентиром для выхода и отыскания целей. Так что, вылетая на задание, на вопрос куда идет группа, летчики отвечали: "В район высоты 718 метров".

Мы внимательно следили за ходом боевых действий не только на нашем фронте - это было нашей обязанностью, - но и за действиями на других фронтах. Особенно нас интересовала битва непосредственно за Берлин, город где вынашивались захватнические планы, откуда шло руководство войной против нас.

Когда выяснилось, что Берлин возьмут войска 1-го Белорусского фронта, тогда войска 1-го Украинского и 2-го Белорусского фронтов устремились вперед, тем самым обеспечивая быстрейшее взятие Берлина. Дело в том, что наши союзники, не встретив серьезного сопротивления противника, стремились продвинуться на восток как можно дальше. Вскоре немцы начали сдаваться в плен, причем с большей охотой, чем нам.

25 апреля 1945 года произошла встреча наших войск с американцами на реке Эльба в районе города Торгау. Какая это была радостная встреча!.. Мы все жили в ожидании победы, окончания войны.

И все-таки эта весть пришла в полк внезапно. Эта внезапность объясняется еще и тем, что за четыре года мы привыкли к войне, к четкой заданности боевой работы, вылетов-штурмовок. И вдруг... бесшабашная, какая-то бешеная стрельба из всех видов оружия и всех калибров!..

Спросонок, на хорду одеваясь, я подумал, что это ударили оставшиеся у нас в тылу немцы. И только прибежав на КП, узнал о капитуляции фашисткой Германии.

Конец войне... Как мы его ждали...

Трудно передать словами неописуемую радость, безудержное ликование, охватившее всех. Казалось, что отныне в жизни навсегда исчезли печали, заботы, горе и слезы. Сразу стала заметнее ярко цветущая весна. Вспомнилась и в мыслях стала ближе Родина, отчий дом... Каждый думал, что вот остался жив, скоро свидится с родными. Но реальная жизнь продолжалась. Вскоре ко мне на КП прибегает командир зенитного подразделения, охранявшего наш аэродром, и, смущаясь, докладывает, что его орлы на радостях расстреляли весь боезапас снарядов. Просит помочь транспортом - подвести снаряды с базы. А так как наши воздушные стрелки и летчики тоже успели "порезвиться" и отсалютовать Победе из бортового самолетного оружия, то пришлось дать команду о срочной проверке и

пополнении боекомплекта на каждом самолете, да и зенитчикам помочь.

Так - заботами о боеготовности полка - и начался мой первый мирный день.

Переходить на мирное положение оказалось не так-то легко и просто. Четыре напряженных и неимоверно тяжелых года мы жили и думали категориями войны. Наши мысли были заняты одним: как быстрее прогнать с родной земли врага, разделаться с фашистами. Мы к этому привыкли. Это стало нормальным состоянием нашей жизни. Из боя в бой, из битвы в битву. А битва - это день и ночь без отдыха, выходных, предвыходных, праздничных и предпраздничных дней, только одно непрерывно - бить и бить врага. И вот Победа.

А как быть дальше?.. Что делать вооруженным людям?.. Это для нас не простые вопросы. Большие дела, известно, всегда начинаются с перестройки сознания. Но с чего ту перестройку следовало начинать нам, молодым людям, большинству которых было по двадцать с небольшим лет?

" Для военных первое дело, - размышлял я, боеготовность подразделения, части. Для военных летчиков - это систематические полеты и на этой основе постоянная летная натренированность. Значит, надо организовать полеты, учебу". Так один вопрос прояснился. Солдаты, сержанты, офицеры в условиях войны жили где попало, не всегда всего доставалось. Теперь следовало жить по уставам мирного времени. Солдатам и сержантам - казармы, офицерам - общежития, старшим офицерам - квартиры. Надо было привести и форму одежды к однообразию. Второй вопрос стал более-менее ясен.

На войне, понятно, не удавалось организовать жизнь боевого коллектива в полном единогласии с уставными положениями, с такими формами ее, как утренний осмотр, обязательное построение и передвижение подразделения только в строю, вечерняя поверка. Настало время привести и это в соответствие. Третий вопрос решен. Затем задачи ведения полкового хозяйства - его тоже в порядке содержать следовало. И так, постепенно, последовательно решая один за другим вопросы жизни полка, мы начали переход на мирное положение.

А мирное положение - это и семья, и дети, и домашний уют - словом тыл, без которого и боевому пилоту не обойтись. Все начали думать о семьях. Кто семейный - съездить навестить родных. Ну, а кого война застала холостым помышляли, как бы жениться. Не многим ведь удалось встретить на войне подругу.

Мне повезло. В эскадрилье связи корпуса техником звена была Женя Аваева. На самолетах этой эскадрильи я летал много и

часто, так что вскоре мы подружились крепко и навсегда.

Много можно говорить об особенностях жизни жены летчика. Где только мы не бывали вместе за годы службы, но не помню случая, чтобы жена роптала на частые перелеты, неустройства жизни военного. Спросит: "Когда летим?" Отвечу: "Через два дня" - и этого достаточно. Мы успевали и собраться, и проститься с добрыми людьми, которые нас окружали, и вовремя убыть к новому месту службы.

А сколько переживаний у жены летчика, пока ее муж в небе! Дневные ли, ночные ли полеты - она не спит, ждет. И никогда никаких обид. Мы, летчика сначала догадывались, а затем уж узнавали об этих переживаниях, и не от своих жен, а через других людей - диспетчеров, офицеров штаба. И вот сейчас, спустя долгие годы жизни в военных городках, гарнизонах, думаю, сколько же недосказано добрых слов своим боевым подругам в этих наших напряженных, как принято говорить, буднях боевой учебы...

Однако вернемся к тем будням. Наш полк через месяц оказался в городе Вышкове. Вышков стоит на большой магистральной дороге, проходящей через Брно на Оломоуц. Недалеко от Брно находится то место, где произошло Аустерлицкое сражение, и мы не преминули съездить туда.

Надо сказать, между солдатами и офицерами Красной Армии и местным населением налаживались добрые отношения. Мы быстро находили общий язык, и переводчики нам были не нужны. В то время в Чехословакии, как и в других странах Восточной Европы, шла острая политическая борьба. Народы определялись, каким курсом идти дальше, какую жизнь строить. Возврата к прошлому быть не могло. А что же строить новое? В государствах Восточной Европы было множество партий: коммунистические, социалистические, демократические, рабочие, народные.. Ясно, что надо было создавать единый национальный фронт, и правительства именовали себя правительствами Народного фронта, демократическими. Во всей этой борьбе наши симпатии, понятно, были на стороне коммунистов. Многие из них приходили к нам в гарнизоны, и мы подолгу беседовали, рассказывали чехам и словакам о строительстве социализма в нашей стране.

Однако в Чехословакии мы пробыли недолго. Полк получил приказ перелететь в Австрию, где мы и расположились на полевом аэродроме Унтервальтерсдорф, в 20 километрах о Вены. Здесь штурмовики приступили к созданию учебной базы и обстоятельной боевой учебе.

В Австрии зима короткая, не каждую зиму и снег-то бывает,

так что тир, классы для подготовки к полетам и разбора полетов, технические классы были сделаны прямо на аэродроме. Затем мы подобрали из руководящего состава полка преподавателей: летчики -командиры обучали подчиненных аэродинамике, самолетовождению, тактике; инженеры углубленно изучали с нами самолет, мотор, вооружение, оборудование.

Не сразу, но вчерашние фронтовики привыкали к мирным условиям. Стали правилом ежедневные утренние построения для осмотра, нередко практиковали мы проход по селу всем полком с хорошей строевой песней. Это взбадривало личный состав, да и жители деревни относились к нам с почтением: понимали, что у них стоит хорошо организованная воинская часть.

Полк наш действительно вошел в ритм регулярных полетов, плановых занятий. Летали мы на отработку техники пилотирования по кругу, в зоне, летали по маршрутам, на полигон для бомбометания и стрельб. Именно в это время начались регулярные, хорошо подготовленные летно-тактические учения, часто совместно с наземными войсками.

Ну а в выходные дни мы выезжали на экскурсии в Вену и ее окрестности. Вена - старинный красивый город, со многими достопримечательностями: собор святого Стефана, Дом парламента, зимний дворец Франца Иосифа (он временно был Домом офицеров Венского гарнизона). Запомнились резиденции императоров Австрии. Но, пожалуй самым памятным для нас русских, остался венский лес, то самый которому композитор Штраус посвятил свой знаменитый вальс "Сказки Венского леса".

Мне лично Австрия, эта небольшая, но благоустроенная страна, запомнилась еще хорошо организованной охотой. По согласованию с местными властями и с разрешения наших командиров не раз наш полковой охотничий коллектив отправлялся на охоту, и возвращались мы не с пустыми руками.

Как-то, узнав, что у русских хорошие охотники и стрелки, австрийцы нашей деревни, а потом и соседних начали просить нас убить грозу местных лесов кабана, шатуна-одиночку. Рассказывали об этом кабане и были и небылицы, но ясно было одно: кабан наносит большой вред посевам и огородам, нагоняет страх на австрийцев соседних с нами деревень. Наконец сам бургомистр пришел ко мне как к начальнику гарнизона с личным визитом и стал убедительно просить расправиться с этим кабаном. Просьбе бургомистра мы вняли, и вот однажды штурман полка Карпов и наш полковой врач Кириллов предложили мне поехать на охоту вместе. Я согласился.

Выбрали время, подготовились и поехали. Недалеко от нашего аэродрома высились горы Лайтагебирге, а за ними на юг уходило озеро Нойзидлер Зее. С воздуха - а это была зона наших полетов - и горы, и озеро ничего особенного вроде не представляли. Но когда мы на машинах приехали туда, то они на нас произвели сильное впечатление. Горы скалистые. Дороги в горах узкие: бричка проедет, но только в одном направлении, разминуться уже нельзя. Недалеко от гор начинались заросли камыша и озеро.

Однако сориентировались на местности, расставили всех на номера. Мне достался номер в горах. Ну, по дорожке пришел на свое место, осмотрелся. Для охоты позиция была хорошая: узкая горная дорога, в одну сторону от нее обрыв, хотя невысокий, но крутой, скалистый, удержаться на нем невозможно; в другую сторону скала высотой 40-50 метров - совершенно неприступная.

И вот начался загон. Загонщики зашумели, где-то недалеко раздался выстрел, затем второй - и все стихло. Я скептически подумал: опять только время убьем и невольно расслабился. Вдруг из-за поворота метрах в 30-35 на меня летит, мчится, издавая какие-то страшные звуки, этакое чудовище. Я даже не сразу понял, что это кабан: оторопь взяла. Честно скажу, удалось бы "уклониться" от этого боя - уклонился бы. Но тут уже ничего другого не оставалось, и я принял бой.

У меня тогда был восьмизарядный карабин "Винчестер" 12 калибра. Помню, прицелился и выстрелил в лоб кабана. Он летит на меня. Делаю второй выстрел. Кабан на пули не реагирует. Стреляю третий раз и вижу, что передние ноги кабана пошли как-то вбок. Кабан всхрапнул - вроде бы застонал. После четвертого выстрела зверь рухнул.

Вскоре по тропе, откуда бежал кабан, подошли мои товарищи. Начались восторженные охотничьи междометия.

И было на то основание : кабан весил около двух с половиной центнеров! А наши соседи - австрийцы, узнав, что мы все-таки

завалили нарушителя их спокойствия, устроили нам чуть ли не манифестацию благодарности.

Так летели наши первые послевоенные будни. А тут начались и увольнения в запас. Сначала на Родину однополчане проводили девчат, мужчин старших возрастов. Мы, как могли, торжественно обставляли эти события: было и прощание с Боевым Знаменем полка, и фотографирование на память. А вскоре наш штурмовой полк расформировали в полном составе.

На всю жизнь запомнился тот день.

... Выносится полковое Знамя. Я произношу короткую речь о боевом пути полка, заслугах личного состава. Благодарю всех за добросовестную работу в годы войны, в мирное время и опускаюсь на колено перед красным полотнищем, овеянным славой. Переживания тех минут на поддаются моему описанию. Помню, ком подкатился к горлу - и полились слезы.. Я не стесняюсь этого...

К знамени подходят по очереди мои однополчане - Кириевский, Лагутин, Чередник, Перепелица, карпов, Лоскутов... Никто не торопится - прощаемся навсегда...

Спустя годы будут встречи коллектива полка! На торжествах ветераны еще не раз увидят Боевое Знамя 893-го Витебского Краснознаменного штурмового авиационного, но это уже будет история...

Мирные будни

Глубокой осенью 1946 года я получил предписание убыть на высшие офицерские курсы усовершенствования командиров частей ВВС. Там встретились многие боевые друзья и товарищи по фронту. Среди них был М.И. Смильский - он осенью 1942 принял у меня эскадрилью в 504-м полку. Ф.В. Тюленев, С.Н. Белов, К.Ф. Брехов - с ними воевал по соседству. Но самая приятная и неожиданная встреча произошла с моим инструктором А.И.. Свертиловым, первым, кто учил меня летать, или, как говорят, дал мне счастливую путевку в небо.

Курсы всем пришлись по душе, особенно штурмовикам: нас переучили летать на новых самолетах Ил-10. Кроме того, вчерашним штурмовикам преподавали тактику, методику летной подготовки, аэродинамику. Здесь нас впервые ознакомили с особенностями аэродинамики реактивных самолетов.

После цикла лекций, семинаров, групповых упражнений мы самостоятельно продумывали и разрабатывали документацию летного дня. Помню своего рода соревнование: чья разработка была лучшей, тот и руководил летно-тактическим учением полк или дивизионным авиационным учением. Разумеется, командиру выделялись положенные заместители, помощники, начальники

служб. Такая подготовка потом помогла мне, думаю, и другим слушателям в дальнейшей практической работе.

Ну а отличные отметки по всем предметам курса, согласно приказу Министра обороны, давали мне право выбирать после окончания курса место службы. В решение этого вопроса, однако, неожиданно вмешался генерал Красовский. Получив назначение на должность командующего ВВС Дальнего Востока, Степан Акимович подбирал себе кадры и поставил "галочку" против фамилий некоторых слушателей курсов, в том числе и моей. О "галочках" мы узнали уже в Управлении кадров ВВС, получая назначения. Так я оказался на Сахалине в должности заместителя командира штурмовой авиачасти.

Степан Акимович тепло встретил меня, как он выразился - "начинающего дальневосточника", коротко обрисовал обстановку на Сахалине, очень хорошо, помню, отозвался о командире части Бондаренко, заместителем которого я назначался.

И вот после суточного ожидания погоды самолет Ли-2, поднявшийся с материка, взял курс на Сахалин. Это был транспортный вариант машины, у которой вместо снятых пассажирских кресел на полу фюзеляжа устанавливались и закреплялись ящики и мешки с грузом. На несколько человек оставили откидные металлические скамеечки по бортам фюзеляжа - не очень удобные, но позволявшие, наклонясь, кое-что видеть через иллюминаторы за бортом машины.

Монотонное гудение моторов, однообразие пейзажа, тепло, хорошо сохранявшееся любезно предоставленным мне комбинезоном, убаюкали, и я задремал...

- А это уже море? - разбудил кто-то из пассажиров.

- Нет это речка Татарка. Здесь так называют Татарский пролив, - перекрывая гул моторов, пояснил пилот. - Теперь уже скоро прибудем.

В иллюминаторе сквозь просветы рваных облаков действительно просматривалось водное пространство, и я вновь прильнул к окошку, пытаясь увидеть по курсу берег Сахалина. Тогда я и предположить не мог, что мне впредь придется летать над морями и океанами, над столь безбрежными водными пространствами, по сравнению с которыми Татарский пролив действительно не речка, даже ручеек. А тем временем самолет наш стал снижаться, пробил облачность и, миновав холмы, вскоре покатился по посадочной полосе аэродрома.

- Остров Сахалин, товарищ подполковник, - предупредительно сообщил мне летчик. -Вас, кажется, встречают, - показал на двоих военных, ожидавших наш самолет на стоянке.

В штабе меня с ходу провели в кабинет генерала Н.Ф.

Папивина. Известный в войсках своей грубоватой простотой, Николай Филиппович начал знакомство по меньшей мере оригинально. Выслушав рапорт, он подал руку и, не разжимая своего крепкого рукопожатия, серьезно спросил:

- А за что тебя сюда сослали, дорогой Иван Иванович?

Я коротенько доложил Папивину историю с галочкой в списке выпускников курсов и заключил:

- Считаю, товарищ генерал, что смолоду надо послужить в трудных условиях.

- Ну и хорошо, коли так считаешь.

Последовал недлинный, но обстоятельный разговор о части, о технике, условиях базирования и месте, куда я направлялся.

Через несколько дней попутным самолетом я летел дальше. К тому времени жилой военный городок состоял еще из древесно-картонных, кое-как утепленных засыпных японских домишек. Их в шутку летчики называли "каркасно-продувные". Строительство рубленных, по-русски капитальных домов и служебных помещений в гарнизоне только начиналось. Снежный покров на аэродроме и в окрестностях достигал полутораметровой толщины, так что дороги и тропинки по поселку прокладывались в снежных траншеях.

Частые и обильные снегопады, сопровождавшиеся ветрами, рождали метель, нередко затяжную. Эти неукротимые метели обуславливали главные трудности работы и жизни авиаторов всех служб. Ведь военный аэродром должен был быть постоянно готов для полетов. А известно что в средне полосе нашей страны в отдельные зимние периоды даже при наличии мощной снегоуборочной техники не всегда удавалось обеспечить бесперебойность полетов. В условиях же Сахалина эти трудности во сто крат возрастали.

Для людей мало-мальски знакомых с функционированием крупного военного аэродрома, этого огромного учебно-тренировочного комплекса, жизнь которого расписана по часам и минутам, понятна важность его расположения. Наш аэродром раскинулся прямо на берегу моря. Взлетали в сторону моря. Первый разворот, второй, а иногда и третий - над водой. И только четвертый- перед посадкой производится над сушей, но и тут своя особенность. Неподалеку от границы аэродрома начиналась горная гряда с отдельными вершинами до полутора километров высотой. Помеха, прямо скажем серьезная. А когда на нее накладывались упомянутые погодные условия, то сложностей получалось с избытком. Правда, при этом возрастало летное мастерство экипажей, летающих в таких условиях.

С особенностями острова мне, новичку, еще предстояло

познакомиться, а пока я предстал перед своим командиром генералом П.Д. Бондаренко.

- Искренне рад вас приветствовать, Иван Иванович, на краю земли нашенской. С удовольствием отмечаю, что встретились не только фронтовики, боевые друзья, но еще и штурмовики - гордость советской авиации, - оживленно встретил меня мой непосредственный начальник.

Петр Демьянович Бондаренко был старше меня не только по званию., но и по возрасту, и по жизненному опыту. В конце войны он командовал уже штурмовой авиадивизией. Природа щедро наделила Петра Демьяновича многими привлекательными чертами. Человек высокой культуры, он был чрезвычайно организованный, требовательный, но и располагающей к себе прямотой и душевностью командир. Несколько лет работы летчиком-инструктором дает ему полезные методические навыки. Между прочим, одной из его учениц была Полина Осипенко.

Вскоре я знакомился и со своими новыми сослуживцами. Командиров штурмовых подразделений подполковников Бабушкина, Шамраева, Петрова я знал давно.

- Наша задача, - сразу же определил направление моей деятельности генерал Бондаренко, - изучить новый штурмовик, освоить его эксплуатацию, словом переучиться, а затем - получить новенькие самолеты и перегнать их с завода на наш аэродром. Решено руководство этой сложной работой поручить вам, как уже владеющему новым "илом", как заместителю командира части.

- Благодарю за доверие, - ответил я, - но уж очень неожиданно... Откровенно сказать, я даже несколько смутился.

- Ну, дорогой мой, вы кадровый военный и знаете, что неожиданности - это норма нашей с вами жизни. А на заводе с людьми, я уверен, вы найдете общий язык. Да и местные власти не оставят вас без внимания. Для них наша операция тоже не обыденна и важна.

Бондаренко оказался прав. И руководство завода, и городские власти, в частности первый секретарь горкома партии, оказали мне большую помощь в организации выполнения спецзадания.

В помощь по изучению нового штурмовика нашим летно-техническим составом мы постарались привлечь командированных представителей завода - изготовителя этого самолета, а из руководства своих подразделений и части организовали две учебные группы, с которыми проводили усиленные занятия. Мне важно было с некоторым опережением подготовить группу будущих инструкторов с тем, чтобы к началу полетов рядовых летчиков на "илах" не иметь задержек по этой

причине. Я всегда помнил о решающей роли инструкторов во всей системе летного обучения.

К концу лета - началу осени переучивание двух подразделений нашей части приближалось к успешному завершению. Каждый экипаж получил по новенькому Ил-10 и налетал на нем не менее 30 часов. Все полетали строем, поработали на полигоне, словом, на мой взгляд, оба подразделения были вполне подготовлены на новом самолете.

Предстоял перелет на расстояние около 600 километров. Следует сказать, что такой перелет для Ил-10 не был бы сложным, если бы не местность, над которой предстояло лететь. Там были и горы, и та "речка" Татарка, над которой глаз человека не видит ничего, кроме воды со всех сторон. А потом - снова горы и леса, это уже на Сахалине. Кстати, следует заметить, сентябрь и октябрь в тех краях необычайно живописны. Природа подлинно одета " в багрец и золото". Морозец уже чувствуется, но снега еще нет. Прекрасно!

За несколько дней до назначенной даты отлета на авиационный завод прилетел сам командир. Сначала он подробно ознакомился с состоянием дел в подразделениях, потом говорит мне:

- Хочу провести небольшой психологический эксперимент. - Что за эксперимент, Бондаренко объяснять не стал, но распорядился собрать весь летный и технический состав, переучившийся на новый самолет.

Собрались. Командир принял рапорт, доклады о готовности к перелету, а затем громко объявляет:

- Как мне только что доложили, ваше переучивание на Ил-10 полностью закончено. Машины в порядке, и оба подразделения готовы к перелету. Очень хорошо. Благодарю всех вас за добросовестную службу! - Выдержав паузу, ровным голосом, спокойно он продолжил: - Объявляю вам, что в перелет на Сахалин вместо воздушных стрелков на Ил-10 полетят инженеры и техники подразделений. Это даст возможность сразу же обслужить самолеты после перелета. Все ясно, товарищи?

Строй замер. Потом, как и предполагал Бондаренко, его решение вызвало довольно бурные споры и дебаты. Вскоре мне доложили, что инженеры и техники просят отложить перелет на Сахалин и дать возможность хотя бы еще денек поработать с техникой...

От такой двойной бухгалтерии нельзя было не возмутиться. И чего греха таить, от Бондаренко досталось на орехи всем - и командирам переучиваемых подразделений, и инженерам, и техникам. Да и мне заодно.

В общем, психологический эксперимент нашему командиру удался. Я запомнил его на всю жизнь.

Наступила весна 1949 года. Командующий войсками ДВО дважды Герой Советского Союза генерал-полковник Н.И. Крылов проводил показные учения, и по плану в них должно было участвовать одно подразделение штурмовиков.

Решили послать эскадрилью капитана Карягина, а в качестве ведущего группы - меня. Эскадрилья тренировалась упорно, настойчиво. Но вдруг накануне дня учения Карягина свалила ангина, и эскадрилью на штурмовку полигона пришлось вести мне.

Помню, на полигоне было выставлено десятка три танков, на каждый из низ для фиксирования попадания установили по канистре с бензином. И вот с первого же захода знаменитыми ПТАБами мы зажгли около двадцати танков. Со второго захода - эрэсами - добили остальные. Затем лихо штурманули крепленный район, оборудованный рядом, и ушли на аэродром, находившийся неподалеку. Только успели поставить машины, выровнять их в линейку, гляжу, на аэродром едет сам командующий округом. Докладываю по форме. Он выслушал внимательно, сделал несколько замечаний и говорит:

- Сработали хорошо. Всех поощрим в приказе. А вот этому самолету, - Крылов показал на наш штурмовик, - надо поставить памятник из чистого золота, отлитый в натуральную величину.

Я вынужден был заметить, что это не тот фронтовой Ил-2, которому, действительно, надо поставить хороший памятник, а ил-10, еще лучший самолет.

Крылов поблагодарил за уточнение и решил посмотреть эту чудо-машину поближе. Он забрался в кабину, а я, стоя на стремянке, подробно рассказывал командующему о новом штурмовике и отвечал на вопросы. Тогда мы еще не предполагали, что наши дальнейшие служебные и жизненные пути будут не раз сходиться очень близко, да и не только служебные отношения, но и дружба завяжется крепко и надолго.

Летом 1949 года меня вызвали в штаб ВВС Дальнего Востока.

- Речь, вероятно, пойдет о назначении вас командиром отряда, - передал по телефону генерал Белоконь С.Е. и пожелал мне успеха.

В штабе ВВС Дальнего Востока, ожидая приема С.А. Красовским, я случайно встретился со знакомыми мне офицерами. В разговоре они основательно понаговорили мне о тех краях, которые предполагались для службы: "Край тяжелый и дикий..." Возможно, поэтому на вопрос Красовского, как я смотрю на предложение заняться формированием нового авиаотряда я

заколебался. Нет, не отказался, просто не успел отказаться, но и не ответил безусловным согласием, задержался с ответом.

- Что, испугался?.. - спросил меня Степан Акимович. - А я считал тебя за смелого и самостоятельного человека!.. Иди, подумай часок, а потом зайдешь.

Жаркая краска стыда залила мое лицо, и, когда я вернулся в кабинет генерала Красовского, решение было твердым и окончательным:

- Согласен, товарищ генерал, с вашим предложением! Благодарю за доверие.

- То-то же, - улыбнулся Красовский. - Возвращайся на остров и начинай формировать свой, - подчеркнул он, - смешанный авиаотряд. Учти на отряд возлагается важная и сложная задача по освоению действительно трудных мест, а главное, боевое дежурство по охране воздушных границ крупного района нашей страны. А теперь - будь здоров! За дело, товарищ Пстыго, берись без оглядки и без шептунов. - И Степан Акимович крепко пожал мне на прощание руку.

...В смешанный авиаотряд, которым мне предстояло командовать, вошли подразделения: истребительное, вооруженное самолетами Ла-11, и военно-транспортное - на самолетах Ли-2. Уместно сказать, что самолет Ла-11 последняя модель прославившегося в войну Ла-5, последний истребитель с поршневым мотором, состоявший на вооружении ВВС. Главным достоинством самолета, как истребителя сопровождения бомбардировщиков, кроме мощного стрелкового вооружения была большая дальность и продолжительность полета более шести часов.

Следуя неизменному правилу, знакомясь с личным составом будущего отряда, я одновременно изучал и осваивал технику. В короткий срок вылетел на Ли-2, на Ла-11, несмотря на принципиальную разницу в пилотировании этих самолетов. Ну а на личный состав, считаю, мне повезло.

Начальником штаба отряда стал подполковник Шестаков, затем его заменил полковник Бортновский. На ответственные штабные должности в авиационном отряде были назначены еще два опытных офицера, мои сослуживцы по Сахалину - капитан Ларский и капитан Юденок. Ответственная должность в смешанном авиаотряде старший инженер. На это место назначили инженер-подполковника Карпова.

Очень было важно, что в отряде скоро появился заместитель начальника политотдела подполковник И.Г. Заика, так как начальник политотдела полковник Смирнов прибыл к нам значительно позже по месту дислокации. Также с некоторым

опозданием прибыл и мой заместитель полковник Н.С. Артемьев.

Стоит ли говорить, что главными заботами всего командования авиаотряда в это короткое время были заботы по подготовке к перебазированию. Перебазирование смешанного авиаотряда со всеми его людьми, авиатехникой и наземным имуществом решили провести двумя эшелонами: по морю и по воздуху. Нам выделили корабль, на который мы погрузили имущество и штаб во главе с заместителем начальника штаба подполковником Мыськиным. Непосредственно перелет отряда - событие, надо сказать, тоже далеко не обыденное, не случайно он привлек внимание командования, и после всестороннего и тщательного обсуждения всю работу мы построили так, что на обеспечение дальнего перелета истребительного подразделения были нацелены основные силы транспортной эскадрильи. Практически все это предполагалось сделать так: техсостав истребительного подразделения со всем имуществом погрузить в несколько самолетов Ли-2 и отправить параллельно боевым эскадрильям, конечно, у учетом разницы скоростей полета.

И вот конец августа 1949 года. Мы снимаемся с насиженных мест. Я управляю перелетом всего отряда, лечу во главе эшелона. Пройдя часть пути до очередной посадки, связываюсь с аэродромом посадки, уточняю погоду, приземляемся. Затем я взлетаю первым, прихожу на аэродром дислокации отряда и встречаю всех летчиков - сначала истребители, а затем и транспортников.

Избранная организация перелета работала безотказно, в немалой степени этому способствовала, как по заказу летная погода.

Маршрут заключительного отрезка пути в северный район базирования через столь отдаленные места национальных округов, что и представить без карты трудно.

Однако перелет завершился. Проведен он был за пять дней. Без потерь и чрезвычайных происшествий., что по тем временам, прямо скажу, представляло событие. Не случайно командование прислало нам поздравительную телеграмму по этому поводу, а генерал С.Е. Белоконь всему составу авиаотряда специальным приказом объявил благодарность.

Местные советские и партийные органы, будучи осведомлены о нашем прилете, встречали нас с радушием. Для них это было действительно радостью. Мы же представляли организованный воинский коллектив и при этом прибывший на постоянное место службы, на боевую вахту.

Вскоре наших командиров и других товарищей из руководящего состава где избрали, где кооптировали членами

сельских и районных Советов и партийных органов. Меня сначала кооптировали в члены бюро райкома, а затем в члены обкома ВКП(б). Надо сказать, что взаимопонимание и взаимопомощь с местным населением у нас были самыми хорошими. Ну а для нас с первых чисел сентября началась первая и самая трудная зима. Буквально на следующий же день после приезда выпал снег, запуржило.

И главная трудность, с которой мы сразу же столкнулись, оказалась бытовая - жилье. Хотя строительство жилых домов для нас шло полным ходом, стало ясно, что отряду надо немедленно включаться в строительные дела.

Строительством были заняты буквально все. Строили небольшие рубленые дома, строили капитально, высокими темпами. Например, бригада плотников за 4-5 дней собирала коробку дома, устанавливала крышу. В это время на транспортном Ли-2 нам доставляли кирпичи и раствор, так что тут же клали печь, а к ночи ее уже раскочегаривали..

Другие бригады строили добротные казармы, столовые, служебные помещения все, что нужно. Таким образом, к концу ноября все люди, хотя и в большой тесноте, но находились, как говорится, под крышей. А к осени следующего года военный городок, занятый авиаторами, обустроился совсем основательно.

Покажется странным, но мы прибыли на такое место базирования, которое точных географических, топографических и полетных карт не имело. Наши знаменитые землепроходцы Дежнев, Марков, именем которого был назван районный административный центр, сумели нанести на бумагу то элементарное, что видели с берега моря. В дальнейшем землеустроителей эти карты устраивали, и никто не предпринимал попыток сделать общую хорошую карту. Карта выглядела так: побережье, просматриваемое с моря, нанесено очень точно, также точно нанесены берега ближней речки. А дальше... дальше белая бумага с нанесенной географической сеткой. Здесь мы узнали впервые о необычайных трудностях, с которыми встречались летчики, перегонявшие к нам с Аляски американские самолеты, полученные по ленд-лизу.

Только в начале пятидесятых годов к нам поступили новенькие, высокой точности карты всех масштабов местности, где мы дислоцировались. В ожидании тех карт наши экипажи летали, используя все виды навигации того времени. Согласитесь это было нелегко.

Естественно, отряд имел главные, служебные предназначения и обязанности, о которых ни я, ни вышестоящее командование не забывали. Прежде всего нам обозначили воздушное пространство

вдоль границы, за которое мы несли ответственность. Это была гигантская дуга!

В распоряжение мы получили много полевых аэродромов в различных районах с удивительно музыкальными названиями.

Откуда взялись эти аэродромы, да еще в таком количестве?

Коротко можно сказать, что некоторые из этих аэродромов начали создаваться еще до войны. Но большую часть заставила построить Великая Отечественная война. Они потребовались для обеспечения связи с нашими тогдашними союзниками - американцами. Строительство аэродромов в те грозные годы возглавлял известный полярный летчик И.П. Мазурук, который руководил и перегонкой самолетов по ленд-лизу.

Первое что предприняло командование отряда в служебном плане, - это установление контактов, рабочих связей с пограничными войсками. В частности потребовалось проведение разъяснительной и организационной работы среди пограничников по определению типов своих и чужих самолетов, могущих появляться в районе государственной границы. Мы установили и отработали методы и способы сигнализации - оповещения о появлении чужих самолетов в воздухе. Ведь радиолокации в тех краях еще не было. Отработали схему, технологию связи.

Формируя отряд, я невольно задумывался о том, что ждет нас там, в обширном краю, где в бесконечных просторах белого безмолвия еще не было постоянно базирующейся авиации. Кое-что можно было, конечно, предвидеть, и мы предвидели некоторые трудности. Но то с чем столкнулись, превзошло все наши предположения и ожидания! Ну скажем, самый короткий день здесь оказался меньше двух часов это когда у окна с трудом можно было читать газету глазами молодых, здоровых летчиков. Началась 22-часовая ночь, когда казалось что и снег идет гуще и пурга бушует злее.

Шутники говорили: " У нас только 10 месяцев зима, остальное все лето и лето, аж надоедает". Морозы тоже на редкость - 40-45 градусов то и все 55. На побережье если меньше мороз, то мучит пурга. А короткое лето чего стоит... Мириады комаров и мошкары-гнуса - это надо прочувствовать!

Для полетов кроме перечисленных затруднений природе суждено было распорядиться так, что всем экипажам основательно пришлось осваивать работу по приборам. Если высота облаков даже 2-3 тысячи метров и ты идешь под облаками, то летать так или иначе приходится только по приборам. Дело в том, что поверхность тундры - бело-серая, белесая. Естественно горизонта не видно. Небо такое же бело-серое. На земле ни

деревца, ни кустика, ни овражка - ни одного ориентира! Небо сливается с землей, и вот все вокруг тебя бело-серое и мглистое. Глазу зацепиться не за что.

По незнанию и без привычки особенно много хлопот и огорчений приносила нам пурга. Как скажем выйти из помещения, если его засыпало снегом вровень с крышей? А сколько же сил приходилось тратить на поддержание аэродрома в рабочем состоянии. Это ведь одно из условий поддержания боеготовности.

После пурги непременно приходилось очищать полости самолетов от набившегося туда снега. Тончайшая снежная пыль, несущаяся с бешенной скоростью во время пурги, проникала даже сквозь ничтожные щели и так плотно спрессовывалась внутри самолета, что удалялась только большими усилиями.

В городке между строениями мы вынуждены были натягивать канаты. И все же одного солдата как-то потеряли - унесло пургой. Только весной и нашли, далеко от городка. В другой раз стихия покалечила три Ли-2, которым из-за их массивности доставалось больше, чем Ла-11. Так что, если вы пришли в гости, а по местному радио объявили: " Начинается пурга", запирайте двери, ставни на окнах и сидите в гостях, пока пурга не прекратится. В казармах и жилых домах у нас были двухнедельные запасы продовольствия и топлива. Во всех помещениях кухонные очаги, посуда.

Едва кончалась пурга, все - на аэродром: откапывать и очищать от снега самолеты, приводить в порядок летную полосу. Тут же производили опробывание моторов. Как только полоса позволяла взлетать - принимались облетывать самолеты. Бывало, на следующий день наметим полеты всем составом, а в ночь опять пурга...

В первую нашу зиму случилось нечто из рук вон выходящее: не пришел транспорт с углем, и перед большим коллективом людей возникла реальная угроза - зимовать без топлива. Я бомбил телеграммами местное и свое начальство, но тщетно. А льды в заливе угрожали закрыть его наглухо. Что делать? Созываю чрезвычайное заседание штаба, и составляем правительственную телеграмму следующего содержания:

"ЦК ВКП (б), товарищу Маленкову. В авиагрнизон, где стоят три части эскадрилья, батальон и дивизион, - не завезен уголь, единственное топливо этих мест. Я докладывал командующему войсками округа, но результатов нет. В создавшихся условиях личный состав указанных частей обречен на холодную смерть. Прошу Вашей помощи. Командир Пстыго, исполняющий обязанности начальника политотдела И. Заика."

Буквально через день получаем ответную телеграмму:

"Уголь будет через два дня. Приготовьтесь к разгрузке".

Действительно в указанный день на горизонте появился ледокол, а у него в кильватере транспорт с углем. Даю команду:

- Все на разгрузку угля со своей тарой!

Пришли и жены с корзинками, и школьники с рюкзаками. Пришли все, кто мог работать. Уголь не только быстро разгрузили, но тут же развезли по домам и котельным.

Однако пишу я все о трудностях климатических условий. Но было бы несправедливо не сказать о красотах Заполярья. Одним из наиболее интересных природных явлений в Заполярье вообще и в тех краях, где служили мы, это северное, или, еще говорят, полярное сияние.

В безоблачную и безлунную ночь сияние смотрится особенно красиво.

Начинается подсвечивание северной части горизонта снизу. Свет звезд несколько тускнеет. Это свечение развивается, увеличивается как бы столбами или конусами вверх. Освещается сначала одна третья часть, а затем и полнеба н севере. Освещение идет не ровное, непостоянное. Эти сполохи ка бы сменяются то усиливаются, то тускнеют и затухают. И снова повторяется, но повторяется существо сияния, а освещенность, сила свечения и промежутки между сполохами, сами столбы конуса уже разные. Цвета сполохов постоянно меняются. Словом описать эту красоту чрезвычайно трудно, и действительно тут лучше один раз увидеть, чем сто раз услышать.

Я же хочу заметить другую деталь. Если все люди смотрели на полярное сияние как на чудо природы и на редкой красоты природное явление, то наш брат - командиры, штабы, связисты - имели к этому сложное и неоднозначное чувство. С одной стороны - красота, а с другой стороны, мы всегда ожидали, что после северного сияния двое-трое суток, вне зависимости от интенсивности и силы сияния, будет исключительное явление для радиосвязи: непрохождение радиоволн почти всех диапазонов! Оказывается во время северного сияния происходит такое возмущение эфира, такте магнитные бури, что он не пропускает не отражает радиоволн. Явление "гухор". К сожалению, в то время, в начале пятидесятых годов, которые я описываю, в теории и практике связи мы мало что знали о "гухоре", а если познавали, то через красивую на глаз, но печальную для практики работы картину.

Мне приходилось летать во многих уголках Земли, на разных географических широтах. Встречал я в воздухе и утренние зори, и вечерние закаты на Кубе и в Ираке, в Нигерии и Мексике, в

Германии и Корее. Свою Родину я облетал, как говорится, вдоль и поперек - от мыса Дежнева до Белоруссии, о острова Врангеля и Мурманска до Закавказья и Средней Азии. Много событий пришлось пережить. Всяко приходилось. Летал в облаках всех видов и происхождений, в спокойных слоистых и безопасных перистых, в кучевых и опасных грозовых облаках. Тяжело, когда сильные ветры, низкие облака и ограниченная видимость, большая болтанка. Но особенно неприятно интенсивное оледенение, которое не раз встречалось в полетах.

Пишу вот и думаю, что кое-кто из летчиков, прочтя это усмехнется: " Нашел о чем говорить - обыденное дело". Так-то оно так. Да только одно дело летать сейчас на современных самолетах с их оборудованием и совсем другое дело летать на самолетах того времени.

С обледенением тогда было бороться нелегко, непросто. Прогнозы - в каких облаках есть обледенение, у каких его не будет - всегда желали лучшего. Антиобледенительная система на самолетах была несовершенна. Эта система была перенята у кого-то и даже официально называлась не по-нашему - "диайсерная система". Работала она неустойчиво. Включать ее надо было минимум за пять минут до входа в облака, где предполагалось обледенение. Поди-ка узнай условия полета в этих облаках! Опоздаешь включить - система будет плохо работать, не справится с образованием льда на поверхности крыльев. А винты и моторы были вовсе не защищены. Не успевая растопить лед, работали они на пределе, с перебоями. Скорость в таких случаях уменьшается, иногда падает до опасных пределов. Но после накопления льда на деталях самолета он понемногу начинает отваливаться и отлетать. Особенно неприятно отваливается лед от винтов. Отрываясь, куски льда, со скоростью вращения винта ударяются о фюзеляж самолета с большой силой, с треском и хлопками, похожими на выстрелы. В общем, при интенсивном обледенении полет был "веселый" - со звуковыми эффектами, как шутили летчики, с музыкальным оформлением.

Помню один полет на Ли-2. К нам тогда прибыли ответственные работники, и вместе мы полетели по нашим частям. Управлял самолетом я.

И вот попали в очень сильное обледенение. Несмотря на своевременное включение антиобледенителей, самолет не мог идти по горизонту - падала скорость, а снижаться, чтобы прибавить скорость, нельзя было - впереди лежали горы, хребты. Пилотируя самолет, я то и дело спрашивал штурмана:

- Хребет прошли?

Штурман отвечал:

- Протяните немного, сейчас пройдем...

А самолет все терял скорость и терял: она стала ниже безопасной. И без снижения уже нельзя было идти. Нелегкая борьба...

Наконец штурман как бы смилостивился надо мной и говорит:

- Хребет прошли, можно снижаться.

Тут уж меня взяло сомнение : да прошли ли?.. И большими усилиями я продолжаю держать самолет если не по горизонту, то с минимальным снижением.

Каково же было облегчение, когда мы вышли из облаков и удостоверились визуально, воочию, что горный хребет позади!.. Потом наши пассажиры рассказывали впечатления от этого полета. Пассажиры-то летчики или бывшие летчики, и все хорошо понимали, почти все, что происходило в полете. Не случайно, говорили, и веселье, и беседы прекратились, и в пассажирском салоне наступила тягостная тишина.

Словом пилоты вздохнули с облегчением, но нам, экипажу, радоваться было еще рано. По радио передали, что аэродром, куда мы шли, никого не принимал: там образовался туман и видимости никакой. " Час от часу не легче, - подумал я . - Значит надо идти на другой аэродром". А они были очень далеко друг от друга. Но не возвращаться же назад и заново проходить все упражнения борьбы со льдом.

Связываюсь по радио с аэродромом - он нас принимает. Захожу на посадку сходу, с прямой. Только выпустил шасси - самолет тут же круто к земле да с большой вертикальной скоростью! Хорошо, что кто-то из экипажа - правый летчик или борттехник - вспомнил, что щитки -закрылки при обледенении выпускать не следует, ибо это нарушит аэродинамику самолета, и он может завалиться. Короче как можно аккуратнее вместе с правым пилотом подвели самолет к посадочной полосе, и, только я начал убирать газы для приземления, машину затрясло как в лихорадке, и в следующий миг довольно нетактично она ударилась колесами о землю и побежала. Только после устойчивого пробега мы, думаю, впервые за половину полета глубоко вздохнули и выдохнули...

Помню, пассажиры и члены экипажа осматривали самолет после посадки. Я никуда не пошел, очень устал. Кто-то из пилотов высказал мысль, что раньше за подобные посадки награждали. Я ответил:

- А сейчас наказывают.

Так оно и получилось. За плохой погодный прогноз и рискованный полет меня наказали. Это всем послужило хорошим

уроком на будущее.

Наконец начало в наших краях постепенно теплеть. Все чаще и чаще стало появляться солнце. Все выше и выше оно поднималось над горизонтом. Приближалась долгожданная весна.

Весна на Севере тоже необычная. Солнце сияет, да так, что без светофильтровых очков рискуешь ослепнуть всерьез и надолго. Все носят светофильтры. А снег интенсивно тает даже при температуре минус 10-12 градусов . Это делают свое дело солнечная радиация и ультрафиолетовые лучи. Подтаявший за день снег мы укатываем вечером. Утром он тверд, как бетон: это срабатывает 25-30 -градусный ночной мороз.

С весной начались полеты истребителей в зону, опытные летчики пошли на учебные воздушные бои. И все это, как вскоре все убедились, сделали мы очень своевременно. Дело в том, что солнце растопило снега в горах, реки стали полниться и образовалось наводнение.

Был затоплен аэродром, служебные строения, жилые дома. В моем кабинете уровень воды от пола достиг 30 сантиметров! Паводок продолжался больше двух недель, так что успел надоесть изрядно.

Но не ошибусь, сказав, что главной бедой, приносимой незакатным солнышком, оказались кровососы. Первым появлялся крупный комар-трубач. С его появлением весь облик людей преображался невольно, на головах у всех появились шляпы, мешки из специальной сетки - накомарники. Они предохраняли лицо и шею от комариных укусов, но имели и ряд недостатков: ухудшали видимость, в них было жарко. Но что поделаешь - из двух зол выбирали меньшее. А дальше на смену крупному комару приходил калибром поменьше, но числом побольше, а этого сменяли тучи мелкого гнуса или мошки, от которых уже сетка не спасала полностью...

И все-таки лето и круглый белый день для нас был куда лучше, чем круглая ночь. Если на Ли-2 летать приходилось постоянно - на нем лежала нелегкая забота о снабжении отряда, обеспечение связи, ведь дорог там не было, то истребители, повторяю, начали активно работать только с началом зимы. Причем эта активность нарастала стремительно. Командир истребителей так строил маршруты и время облета границы, чтобы "не отрываться от солнца", благо продолжительность полета Ла-11 это позволяла. Развернулись стрельбы, летно-тактические учения. Работа шла почти круглосуточно.

К этому периоду, кстати сказать, относятся и некоторые курьезы - от незнания специфики нашей жизни. Помню, из

вышестоящего штаба приходит раз телеграмма. Дело было в июне 1951 года. Содержание ее таково: " Отряд в феврале доносил, что летчики отрабатывают ночные полеты, а в дальнейшем эти полеты прекратились. Доложите." Ну что ж, докладываем, отправляем ответ: " У нас с марта по август ночи не существует. Пстыго."

Другой раз, во время тактических учений, истребители за один день налетали 420 часов. Так и было указано в донесении. Но кто-то из начальства усомнился в этом числе, посчитав, что ноль в нем лишний. Получаем замечание: " В вашей телеграмме ошибка. Наверное 42 часа налета, а не 420". На это опять же отвечаем: " Докладываю по буквам: налет за такое-то число четыреста двадцать часов".

Словом, пользуясь световыми и погодными условиями лета, истосковавшись по полетам за зиму, истребители летали энергично, быстро освоили стрельбу с калиматорным прицелом, и комиссия Генерального штаба во главе с полковником Шевченко, придирчиво проверяя нашу подготовку, дала высокую оценку мастерству летчиков. В 1951 году по результатам контрольных стрельб и воздушных боев мы получили приз Главнокомандующего ВВС.

И все-таки о специфике, особенностях условий нашей службы забывать не следовало ни на минуту. Такой вот случай. Однажды на регламентные работы моего Ла-11 я улетел к истребителям. Не помню, сколько дней прожил у них, пока выполнялись те обязательные для машины дела. Но и у командира всегда есть дела в подчиненной ему части. Обычно у истребителей я детально изучал уровень летной выучки, начиная с командира и кончая рядовым летчиком. Интересовало все: какие упражнения курса боевой подготовки проходят, учат ли новое или тренируются, совершенствуют достигнутое. Как правило, я проверял технику пилотирования у руководящего летного состава, особое внимание уделял сложному пилотажу и воздушному бою. На самолетах Ла-11 стояли замечательные прицелы АСП-3 и фотокиноприбор - ФКП. Прицел давал широкие возможности, а фотокиноприбор позволял объективно оценивать результаты воздушного боя и стрельб по воздушным и наземным целям. Не буду утомлять читателя специальными вопросами. Замечу, что командир части подполковник А.Г. Вагин, командир опытный, летчик отменный, руководил боевым коллективом умело, работали люди с подъемом, увлеченно.

И вот, закончив свои дела, я собрался домой. На моем самолете регламентные работы провели в полном объеме, самолет был готов к полету.

Со мной в части был инспектор по технике пилотирования - Герой Советского Союза майор Елизаров. Он доложил, что готов к полету, и казалось, ничто не предвещало каких-то там осложнений. Самолеты исправны, пилоты готовы.

Взлетели, идем парой с Елизаровым. На маршруте спокойно. Связались с аэродромом посадки, и вдруг оттуда тревожные данные о погоде: подошли грозовые облака и над аэродромом стоит стеной дождь, бушует гроза. Я лечу настойчиво. Надеюсь, что гроза быстро уйдет. Оказалось не так. Погода распорядилась по своим законам. Облетел я аэродром со всех сторон и с тоской понял, что посадка невозможна. Дело шло к вечеру, в воздухе мы находились больше двух часов. Что было делать? Развернулся - и полетел обратно. Но, как говорится, неприятности поодиночке не ходят. Они ходят парой. Когда я связался с аэродромом, с которого совсем недавно взлетел, мне ответили: " Принять не можем, боковой ветер девятнадцать метров в секунду".

Елизаров помалкивает. На мой запрос ответил кратко:

- Выхода нет. Надо садиться.

Начинались сумерки. Видимость ухудшилась. Надо спешить с посадкой. А командир части Вагин все твердит:

- Ветер под углом девяносто градусов. Двадцать метров в секунду. Посадка невозможна!..

Пришлось одернуть его и поставить в реальные условия полета. Деваться-то больше некуда было. Горючее на исходе. Ночь. Надо отдать должное, Вагин ворчал, но к нашей посадке подготовился наилучшим образом. Включил все радиотехнические средства, дальний и ближний маркерные пункты, прожектора, огни взлетно-посадочной полосы. Большое дело - квалифицированный и точный совет летчику в сложных условиях, подсказка. Но советы советами, их значение принижать нельзя, однако управляет самолетом пилот.

И вот тогда и мне и Елизарову пришлось мобилизовать, собрать в один узел все знания, все усилия и навыки. Что называется, выложиться - термин не только спортивный. Пришлось пилотировать самолет, особенно на посадочном курсе, поистине с филигранной точностью, на которую мы были подготовлены и способны: подобрать курс, прикрыться креном, парируя снос, а при таком большом ветре это был чрезвычайно большой крен.

Полет - всегда дело сложное. Он требует собранности, быстрой реакции, натренированности. Но бывают и такие полеты, когда все это достигает предела возможностей, а иногда и выходит за пределы. Таким трудным был наш полет, особенно его последний этап - посадка.

О случившемся, как и положено, я доложил начальству, за что получил серьезное внушение. Больше такой, прямо скажем, легкой оценки погоды, которую допустил я в принятии решения на тот вылет, не позволял. Пришлось еще глубже изучать метеорологию, особенности погоды в нашем непростом по природе крае и строже принимать решения на любые полеты.

Много, очень много рабочих и житейских хлопот, забот и трудностей доставлял наш далекий таежный край, но это уже много десятилетий вспоминаю его с легким сердцем - он многому научил меня.

В марте 1952 года меня назначают заместителем командира смешанной авиационной группы, базировавшейся на Камчатке. Отряд я передал своему заместителю полковнику Н.С. Артемьеву. Недолгие сборы, и трудяга Ли-2 понес меня и мою семью на неведомую нам Камчатку.

Камчатка - край действующих вулканов, и многих летчиков, видавших виды, берут сомнения - как же тут можно летать, при такой близости таких высоких гор. Но на Камчатке летают давно и уверенно, как гражданские лайнеры, так и военные, боевые самолеты. Летают днем и ночью в простых и сложных метеоусловиях погоды. А горы здесь действительно красивые и высокие - с крутыми в 60-70 градусов обрывами. Чем ниже к подножию, тем крутизна уменьшается. Зимой они сплошь в снегу. Весной снег подтаивает, образуется наст. Покрывшийся ледяной кромкой снег блестит - днем на солнце, но еще интереснее блестит при лунном свете. При некотором положении Луны относительно этих гор видно голубое свечение - отражение от луны. Оно вызывает восхищение, ощущение какой-то фантастики.

Смешанная авиагруппа, которой командовал генерал Гурий Васильевич Грибакин, состояла из бомбардировщиков и истребителей. Истребители были вооружены американскими истребителями типа "Кобра", бомбардировщики - тоже американскими самолетами типа "Бостон", военно-транспортное подразделение самолетами Ли-2.

Двухмоторные " Бостоны" были машинами, хорошо летевшими на одном моторе. Однажды при облете Ключевской сопки во время ее извержения на моем "Бостоне" забарахлил мотор. Спрашиваю у штурмана Карелина, который много летал на этих машинах еще в войну:

- Что будем делать, - садиться?

- Что вы товарищ полковник, - без тени волнения отвечает штурман, долетим и на одном моторе, не впервой. И действительно, выключил я барахливший мотор и на одном моторе благополучно долетел до своего аэродрома, а это как-

никак 450 километров.

Но все-таки задача перевооружения группы, и в первую очередь замены устаревшей техники истребительных подразделений, в то время стояла как главная. Не случайно вскоре после своего вступления в должность я получил от генерала Грибакина ответственное поручение.

- Пришли радостные вести, - оживленно начал свою информацию генерал, вызвав меня к себе. - Появились реактивные истребители МиГ-15, и командование намерено передать их нам. Вам поручается отобрать летчиков, прежде всего командиров из наших истребительных подразделений, а также инженерно-технический состав и в учебном центре организовать переучивание их на МиГ-15. И еще. Прошу, Иван Иванович, проследить за своевременной отправкой партии МиГ-15. О ходе учебы докладывайте систематически и подробно.

Переучивание группы летчиков и техсостава в учебном центре было организовано четко и заняло всего полтора месяца. В канун Первомая я уже выписывал в небе на первом для меня реактивном самолете все, на что был способен. Проверял технику пилотирования и выпускал меня в полет известный летчик-испытатель Стефановский. Трое из переучившихся летчиков - Липилин, Кондратьев и я - освоили полеты на этом самолете с пилотского и инструкторского сиденья и ночью.

Вскоре переучились и бомбардировщики: они перешли с поршневых "Бостонов" на реактивные Ил-28.

Здесь пришла очередь упомянуть о командире нашей авиагруппы. Генерал Грибакин был опытным летчиком, душевным человеком. Всю войну, естественно, и первые послевоенные годы отпуском Гурий Васильевич не пользовался и теперь, после окончания перевооружения группы, получил отдых сразу на шесть месяцев. Я остался временно исполнять его обязанности, а летом 1953 года меня вызвали в Москву и назначили командиром этой авиагруппы вместо Грибакина. Гурий Васильевич, пока отдыхал, получил назначение с повышением. Моим первым заместителем стал полковник Г.С. Концевой, давний дальневосточник.

Авиагруппа жила напряженной жизнью и, не боюсь сказать, интересной жизнью, как вдруг... из Москвы, из управления ВВС ко мне приходит грозная бумага примерно такого содержания: " Ваша группа располагается в такой местности, где очень важно всем летчикам иметь налет над морем и над горами, а у вас его нет. Примите меры, доложите."

Вот тебе на! Подумал, подумал и отвечаю Главкому ВВС маршалу авиации П.Ф. Жигареву: " На Ваш номер докладываю:

авиагруппа стоит на аэродромах Камчатки. В районе наших полетов пространства, кроме моря и гор нет. Весь налет протекает только над морем или над горами. Командир авиагруппы полковник Пстыго."

Этот курьезный инцидент, как и вышеупоминавшийся случай из жизни авиаторов, " не имевших летом налета ночью", показывает, как нелегко управлять воинскими частями, находясь от них в штабах за тридевять земель. Камчатский курьез, кстати сказать имел своеобразное продолжение много лет спустя. В перерыве одного из мероприятий в Москве ко мне обратился незнакомый полковник:

- Простите, товарищ генерал, ваша фамилия Пстыго?

- Да, Пстыго.

- Может быть, вам запомнился ваш ответ Главкому Жигареву по поводу якобы отсутствовавшего налета в вашей группе на Камчатке налета над морем и горами!

- Что-то вспоминаю...

- А мне этот инцидент стал памятным на всю жизнь - такую я тогда получил взбучку! И поделом, так как доложил начальству, не разобравшись толком в существе дела. Забыл географию! - самокритично сознался полковник.

А тогда с чего-то зачастили в нашу авиагруппу различные комиссии. Причем заметно было, что приезжали они к нам как то настороженно.

Помню, прилетела инспекция во главе с генералом Калинушкиным. И вот с первых же шагов началось вдруг демонстративное проявление недовольства: это не так, то не сяк, это не годиться, то неправильно. А что конкретно - в толк никак не взять. Тут как раз подошло очередное воскресенье, и я приглашаю генерала поехать со мной на полеты.

- Сегодня воскресенье, товарищ полковник. Ваши подчиненные скорее на охоте, чем на полетах, - с иронией отвечал Калинушкин.

- Понимаете ли, товарищ генерал, у нас такая теснота с аэродромами, что те подразделения, которым по графику положено летать в воскресенье, - непременно летают, - отвечаю инспектирующему.

- Тогда поедем.

Над аэродромом на высоте триста-четыреста метров висела сплошная облачность, самолетов даже не видно было.

- Вы чего меня сюда привезли? Где летающие? - с явным раздражением спрашивает генерал.

Тут руководитель полетов докладывает:

- Авиачасть проводит очередные полеты. Две группы в

воздухе, третья готовится к полету.

Генерал ничего не сказал, а в назначенное время самолеты один за другим стали вываливаться из облаков и четко приземляться.

Калинушкин был в недоумении, что-то долго уточнял, спрашивал, наконец говорит мне уже сдержанно и спокойно: - Иван Иванович, не будем мешать полетам, уедем отсюда...

Комиссия побывала и на других аэродромах, убедилась, что везде идет напряженная боевая учеба, что дежурные звенья несут круглосуточное боевое дежурство. И если генерал Калинушкин приехал к нам с грозой, то уезжал добрым товарищем.

Еще одна такая грозная комиссия явилась после чрезвычайного положения, сложившегося на одном из аэродромов ввиду стихийного бедствия. Именно бедствия, иначе и не назовешь.

А все было просто: как-то разразилась пурга, да с таким обилием снега, что все самолеты, стоявшие на аэродроме, были буквально погребены под снегом. Когда же пурга закончилась, то взорам людей на месте аэродрома со стройными рядами самолетов предстало ровное белое поле, длиной около трех километров, с торчащими кое-где из под снега макушками самолетных килей...

Предстояло срочно произвести раскопки, но прежде необходимо было обозначить контуры самолетов, что бы не нанести им повреждений. И вот по снегу, толщиной более трех метров, пошли лыжники с шестами щупами. Они аккуратно прошивали шестами толщу снега, определяя и отмечая флажками границы каждого самолета. После этого лопатами, соблюдая величайшую осторожность, стали выбирать снег вокруг самолетов, затем счищать его с крыльев и фюзеляжа и наконец выгребать его из-под машин.

Потрудились тогда изрядно - вызволили "миги" из снежного плена, затем расчистили взлетно-посадочную полосу и, боясь повторения пурги, решили перегнать самолеты на соседний аэродром. Признаюсь, страшновато было первым взлетать на откопанном из снежных заносов "миге", но необходимо - в людей требовалось вселить уверенность. Взлетел. За мной один за другим вся часть благополучно перебралась к соседям.

Однако событие, о котором я вынужден был докладывать вышестоящему начальству - ведь подразделения были сняты на несколько дней с боевого дежурства, - послужило основанием для прибытия в авиагруппу генерала А.И. Подольского. Несколько дней сурового вида генерал ходил, смотрел и летал вместе с нами по всем аэродромам. Но вот, замечаю, с каждым днем его

суровое, с ответственностью во взоре лицо светлеет, маска недовольства с него слетает. Наконец наступил миг, когда оставшись со мной наедине, Подольский вдруг спросил:

- А помните, Иван Иванович, наше с вами первое знакомство в Куйбышеве когда вы сбежали из моей бригады на фронт?

Я удивился памяти генерала.

- Очень хорошо помню, - отвечаю, - помню и вашу со мной беседу. Давно хотел поговорить об этом, да считал нетактичным в создавшейся обстановке...

- Почему нетактичным, - добродушно рассмеялся Подольский, - или показалось, что я, как строгий ревизор, что-то против тебя замыслил, - перешел на "ты". - Хотя могу признаться, настроение у меня было действительно пакостное, когда я вынужден был докладывать о казусе с занесенной снегом частью. Ну а теперь прошу собрать руководство авиагруппы.

Генерал провел подробный разбор по итогам проверки, поставил задачи и, поблагодарив командиров и личный состав авиагруппы за добросовестную службу, убыл. Позднее мне стало известно, что, возвратившись в штаб, он собрал командование и приказал:

- В авиагруппу Пстыги никаких ревизоров больше не посылать! Там опытные командиры, дела у них идут хорошо, и не будем им мешать.

За мои три с лишним года службы на Камчатке сложных ситуаций на нашу долю выпало немало, но, пожалуй, наиболее критическим был эпизод с циклоном. Надо сказать, что Камчатка вообще подвержена нашествиям дальневосточных циклонов. Однако на тот раз стихия разбушевалась настолько свирепо, что потом еще долго оставалась в памяти старожилов.

В начале марта 1954 года в районе Петропавловска-Камчатского, где в то время была еще зима, внезапно потеплело. Началось интенсивное таяние снега, а потом пошел сильный холодный дождь. Этот дождь усиливался на глазах и перешел в такой бурный ливень, что даже дышать стало тяжело.

То же самое происходило на нашем аэродроме и его окрестностях. На самолетных стоянках слой воды покрыл шасси по ступицу и поднимался выше. Я объявил аврал. Необходимо было срочно отвести воду с аэродрома, и люди, по колено в воде, насквозь промокшие, с лопатами, метлами, ведрами старались одолеть водную стихию. Пришлось вывести на аэродром всю возможную технику, в том числе и пожарную. Но вскоре стало заметно, что в воздухе похолодало. Мокрая одежда на людях задубела, на мелких местах вода покрылась ледяной коркой. Когда дождь перестал, усилился ветер и резко начала падать

температура. Обледенение затопленного аэродрома стремительно нарастало. Через час самолеты превратились в ледяные сосульки, а их колеса вмерзли в слой льда. Помню, красиво блестела на выглянувшем солнце взлетно-посадочная полоса - хоть каток открывай, но думы-то были тяжкими...

"Вот объявят боевую тревогу, - подумалось с горечью, - бери нас хоть голыми руками..." И тогда я срочно собрал штаб авиагруппы и всех командиров. Вопрос был один: с чего начинать?

Моему заместителю полковнику Концевому поручил возглавить технический состав мастерских, солдат охраны и все взрослое население военного городка. Он должен был обеспечить очистку ото льда взлетно-посадочной полосы и рулежных дорожек. Главному инженеру подполковнику Осадчему предстояло привести в порядок все самолеты, начиная с дежурного звена. Работать было решено без перерывов, пока не восстановим боеготовность.

И вот с трудом освободили от замерзшего чехла первый самолет. Вода проникла внутрь его кабины, внутрь агрегатов планера и замерзла там. Какая же почти ювелирная работа потребовалась специалистам, чтобы очистить машину от льда! Некоторые приборы пришлось даже демонтировать и сушить. Снимали чистили и сушили установки вооружения на всех самолетах. Работали не отходя от машин, там же торопливо съедали привезенные в термосах обеды. Зато как обрадовал всех и на аэродроме, и в поселке звук первого реактивного двигателя, заявившего о возвращении боевой техники к жизни, возвестившего о победе людей над буйством стихии.

На полосе, где сотни людей колотили и сметали лед, также обозначились успехи. Кроме разбивания льда вручную там приспособились крошить его гусеницами тракторов, и полоса постепенно теряла свой ледяной блеск, приобретая рабочее состояние.

Через сутки после налета циклона я доложил командующему о боевой готовности дежурного звена истребителей. А через двое суток генерал Подольский и сам прилетел к нам. Ко времени его прилета мы буквально валились с ног от усталости и недосыпания. Заметив это, Алексей Ильич прогнал меня домой поспать хотя бы несколько часов.

И снова полеты, дежурство, полеты...

В то время командующим войсками Дальневосточного военного округа был Маршал Советского Союза Р.Я Малиновский. Участник первой мировой и гражданской войн, старый большевик, дважды Герой Советского Союза Малиновский в

Великую Отечественную войну особенно ярко проявил талант крупного военачальника, полководца, возглавлял несколько крупных победных операций. Например, в историю вошла классическая Ясско-Кишиневская операция с окружением и разгромом большой группировки врага, результаты которой существенно изменили всю военно-политическую обстановку на Балканах. Войска фронта, которым командовал Малиновский, освободили Будапешт и другие города.

Прежде чем стать министром обороны, Радион Яковлевич длительное время командовал войсками Дальнего Востока и досконально знал обстановку, многих людей в подчиненных войсках. Под некоторой сухостью его внешнего вида и кажущейся замкнутостью скрывался человек добрый, отзывчивой души, внимательный и справедливый в отношениях с подчиненными. Будучи участником одного их совещаний, я обратился к Малиновскому с просьбой: отпустить меня на учебу.

- Мне уже тридцать шесть лет, возраст подпирает, знаний, чувствую, не хватает... - мотивировал я свою просьбу.

- Успеете еще, какие ваши годы. Сейчас надо еще здесь поработать, использовать тот опыт, который приобрели в этих краях. Словом читайте, - и Родион Яковлевич протянул мне бумагу. Это был приказ министра обороны о моем назначении заместителем командующего авиацией военного округа по противовоздушной обороне.

Мне ничего не оставалось, как ответить:

- Есть!

Произошло это в марте 1955 года. Я помню, тут же возвратился на Камчатку и приступил к передаче авиагруппы новому командиру В.В. Рыбалко. Виталия Викторовича я хорошо знал по совместной работе - он заменил Вагина и командовал истребительной частью. И вот сейчас он принимает у меня командование авиагруппой. Молодой, знающий дело, грамотный командир, он быстро вошел в курс дела, сработался с помощниками и потом успешно командовал группой.

А для того, чтобы представить масштабы новой моей работы, понять, на каких просторах дислоцировалась авиация округа, надо окинуть взглядом огромный участок государственной границы. В наши обширные владения входили Сахалин, Чукотка, Камчатка и даже Курильские острова.

Сразу же следует отметить, что, в отличие от предыдущих участков службы на Дальнем Востоке, где мне во многом приходилось начинать почти с нуля, новая служба имела хорошую организацию, высокую обеспеченность летно-техническим составом, техникой. Здесь главными вопросами,

требовавшими моего вмешательства, а в ведении у меня, кроме авиации оказались воинские подразделения, вооруженные радиолокационными средствами обнаружения, стали вопросы взаимодействия частей между собой, с различными наземными, морскими службами. И, конечно же, заботы о непрерывном повышении уровня боевой подготовки подчиненных истребительных авиачастей и командных пунктов. Продолжал летать и сам - во всех погодных условиях - без скидок на так называемый "генеральский минимум". В этом был смысл моей службы, службы нелегкой, солдатской судьбы, без которой уже не представлял своей жизни.

Расскажу один случай.

Недалеко от южной оконечности Сахалина есть небольшой островок с этаким интригующим названием - Монерон. Базировались тогда на нем всего две рыболовецкие бригады, да и то, только летом, но забот и хлопот мне и моей службе этот малюсенький кусочек нашей земли приносил много. Дело в том, что самолеты с сопредельной стороны демонстративно не желали обходить Монерон, а летали прямо через него. Для человека несведущего - вроде бы пустяк, упоминать о котором и не следовало бы. Фактически же нарушение границы.

Не раз посылали мы в район Монерона дежурные истребители. Те барражировали вокруг острова, на время отпугивая чужих, но сколько же можно?..

Полетел как-то я в паре с ведомым посмотреть на этот злосчастный островок. Прилетели, сделали кружок, и вдруг слышу по радио взволнованный голос дежурного КП:

- "Небосвод". На вас пикирует пара!..

У меня мгновенно мысль: "Неужели придется драться?" А руки и ноги уже автоматически кладут самолет в боевой разворот и...

Я действительно увидел пару самолетов, обозначивших атаку не то на нас, не то на остров. Очевидно уловив готовность нашей пары принять бой - а ведомый четко повторил за мной мой маневр, - пара чужих отвернула и скрылась в морской дымке.

Пришлось докладывать командующему об этом инциденте и выслушать строгое внушение.

- Товарищ Пстыго, - категорически заявил генерал Подольский, вам за береговую черту Сахалина не ходить! Вы не рядовой летчик!..

Что тут скажешь? " Разве заместитель командующего самый плохой летчик?.." - подумал я, но перечить начальству не стал.

... Если Чукотка запомнилась мне длинной ночью, пургой и морозами, Камчатка - циклонами, то от Сахалина и Курильских

островов в памяти остались туманы, которые нередко были помехой в нашей работе.

Ну вот такой пример. Однажды прилетаю на МиГ-17 в полк, которым командовал подполковник А.У. Константинов (ныне маршал авиации). Предупрежденный по линии КП, встретил он меня на аэродроме и только успел отдать рапорт, как по громкой связи объявили: " С моря идет туман",

При полном штиле туман, как мягкий серый полог, беззвучно, но настойчиво и неотвратимо приближался к берегу - краю аэродрома. Вскоре он накрыл весь аэродром и его окрестности, повиснув на высоте метров двадцати, и, похоже, остановился, упершись в горы. Он не опускался до земли - из-под его полога было хорошо видно море, но не уходил - повис.

Мы приехали в штаб и только начали беседу с Константиновым, как нарочно на КП поступает сообщение, что меня вызывает Подольский.

- Товарищ генерал, разрешите сообщить, что из-за тумана ваш вылет задерживается, - предложил Константинов.

- Нет, командующий знает, куда я улетел, и, если вызывает срочно, значит, есть нужда, - решил я, но Константинов, как начальник авиагарнизона, долго еще противился моему вылету.

А расчет у меня был такой: набрать скорость пол пологом тумана и пробить его. Слой тумана, я полагал, не мог быть слишком большим. Так я и сделал. Взлетел и только стал набирать высоту, как оказался в море солнечного света слой тумана был не больше пятидесяти метров по высоте. Но так просто выходить "сухим" из тумана удавалось далеко не всегда.

Обычно в инспекторские поездки по частям вместе со мной летела на Ли-2 группа специалистов - это помогало проводить обследование той или другой части достаточно квалифицированно. Сам я, как правило, поводил проверку летной подготовки командного состава части и, если требовалось, летал на спарке с тем или иным командиром.

Так было и на аэродроме, располагавшимся на одном из островов Курильской гряды. Полистав летную книжку командира авиационного подразделения Кипкало, я, помню, обратил внимание, что тот давно не проходил проверку в воздухе, и предложил ему контрольный полет.

- Всегда готов! - бодро ответил Кипкало и приказал подготовить двухместный самолет УТИ МиГ-15. Местные командиры отговаривали меня:

- Товарищ генерал, видите километрах в пяти от берега стоит стена тумана? Он в любой момент может пойти на берег и закроет аэродром. Мы в такой ситуации не летаем.

- В народе говорят: " Волков бояться - в лес не ходить", - не менее бодро заключил я, и мы взлетели.

Прошли вдоль границы тумана, над противоположной стороной острова, где было безоблачное небо, заняли пилотажную зону, и Кипкало уверенно начал выполнять одну фигуру за другой. Немного увлеклись пилотажем. И вдруг - иного слова здесь не подберешь - в наушниках, до того молчавших, раздается взволнованный голос с КП:

- Туман с моря пошел на аэродром! Быстрее на посадку!..

Кипкало разворачивает самолет в сторону аэродрома, резко снижается - ему местность здесь хорошо знакома - и буквально за минуту-две до того как стена тумана закрыла взлетно-посадочную полосу, наш УТИ приземлился. Уже на пробеге самолет врезается в мягкую серую стену, мы совершенно вслепую бежим по искусственной полосе, проложенной по болотистой низменности, и понемногу тормозим. Остановились. Выключили двигатель. Доносится голос в шлемофоне:

- Где же вас искать?..

- Мы на полосе, все в порядке.

- Ждите тягач, не уходите от самолета...

А туман настолько плотен, что из кабины спарки едва просматриваются края ее плоскостей. И тишина, как в глубокой яме.. Но вот стал прослушиваться шум мотора автотягача, медленно, с зажженными фарами, ползущего по полосе. Его фары не в силах пробить стену тумана: Светлые пятна от них стали обозначаться только метрах в десяти то самолета.

Да, такой туман - это уже очень серьезно...

Как-то, помню, в одной из частей я обратил внимание на странную, белую одежду на некоторых солдатах. Спрашиваю у командира:

- Что это за новая форма -зимняя, что ли?

- Ничего нового нет, товарищ генерал, - отвечает командир части полковник Колчанов. - Это обычные солдатские шинели. Через два года носки их на Курилах под влиянием соленых морских туманов они выцветают и становятся вот такими белыми. Туманы шинельное сукно отбелили, как холст. - Так они наверное задубели от соли? - сомневаюсь я.

- Да нет, соли в них нет. Эластичность сукна не теряется . Да вы посмотрите сами, - предложил Колчанов.

С удивлением осматриваю поданную мне шинель. Убеждаюсь, что сшита она из обычного солдатского сукна, но цвет, серый цвет, солдатской шинели, давно зафиксированный в литературе, - исчез.

А накануне отлета с острова мне предложили посмотреть еще

одно чудо:

- Живой кит! Нигде не увидите!

Невольно вспомнились слова поэта: " От касатки без оглядки убегает даже кит". Напомню: касатка - это разновидность зубатых китов, которую природа снабдила острым роговым плавником метровой высоты на спине. Иногда они нападают на своих собратьев - снизу режет по брюху своим грозным плавником. Кит, спасаясь от атак стаи касаток, выплывает на мелководье, и бывает, что выбрасывается на отмель.

Свидетелями такой кровавой драмы, разыгравшейся неподалеку от аэродрома, мы и стали. Крупный кит, еще живой, шевелящий своими плавниками, лежал на песчаной отмели. А человек десять местных жителей уже разделывали его громадную тушу. У каждого из них в руках была специальная секира, похожая на мотыгу или кетмень, только с более широкой и остро отточенной режущей частью. Со всего размаха эта секира вонзалась в китовую тушу, и от нее отрубался большой кусок жирного мяса.

В настоящей работе в частях, в инспекторских полетах, учениях стремительно летели будни дальневосточной жизни. Наступила осень, а вместе с ней пришла неожиданная и потому тем более радостная весть: меня зачислили слушателем Военной академии Генерального штаба имени К.Е. Ворошилова.

Сборы, как всегда, были недолгими. Как положено, я рассчитался со штабом, тылом, доложил начальству и убыл, как у нас говорили, на Большую землю. До отправки в Москву оставалось уже несколько часов. Вдруг в гостиницу, где нас разместили с женой, подъезжает порученец маршала Малиновского и передает приказание утром следующего дня явиться к командующему округом.

Этот разговор слышала жена и, несмотря на ее большую выдержку и многолетний опыт боевой подруги командира, летчика, заволновалась, запереживала. Да и меня, откровенно говоря, закрадывались сомнения: неужели снова вернут, неужели снова сорвалась учеба?..

Утром являюсь к Маршалу Советского Союза Р.Я. Малиновскому рапортую по всей форме. . В кабинете, кроме маршала, еще человек пять, среди которых узнаю члена Военного совета округа генерала С.П. Васягина. И вот Малиновский говорит:

-Вы, Иван Иванович, свое слово сдержали. По оценке Подольского, поработали хорошо. И я свое слово сдержал - вас зачислили слушателем Военной академии Генерального штаба. - И, обращаясь уже ко всем присутствующим, Родион Яковлевич

продолжает: - Вот уезжает от нас хороший человек, дельный работник, оставивший здесь, на Дальнем Востоке, глубокий след своими делами. А мы что? Пожмем ему руку, пожелаем успехов и все? Наверное он большего заслуживает.

Маршал берет со стола небольшую коробочку и со словами: -"Прими, Иван Иванович, на добрую память от всех нас, от Военного совета войск Дальнего Востока. Успехов тебе в учебе и службе!" - вручает мне именные часы. Меня, признаюсь это сильно растрогало.

С Дальнего Востока, как и туда - в 1947 году, мы ехали поездом. В дороге много времени, есть о чем поразмышлять, и мои думы невольно возвращались к суровому краю, который стал дорог и снится до сих пор...

С чем я приехал на Дальний Восток? С мизерным знанием его. К изучению Дальнего Востока мы относились, да и сейчас, пожалуй, относимся на всех уровнях равнодушно - знаем лишь то, что написано в школьных учебниках. А край этот заслуживает того, чтобы его знать глубже. Дальний Восток поистине велик и неповторим. Какие просторы! Какие интересные люди, их труд, обычаи...

А история? Она столь же героическая, сколь и мало освещенная. Известно, что земли от Урала практически до Байкала присоединили дружины под водительством Ермака. И вот надо же, с трудом удалось мне найти и прочитать о Ермаке только маленькую книжку, едва ли не брошюру. Если бы не Рылеев, написавший известную песню, мало бы осталось памяти об этом самородке, совершенно выдающемся человеке. Ведь будучи неграмотным, Ермак сумел подняться до уровня государственного организатора!

А Поярков, Баранов, Атласов, Дежнев?.. Все ли знают, что стоит за ними? Герои России - труженики, землепроходцы, чьими неустанными делами, ценой чьих жизней открыт для нас и безбрежный по просторам, и необъятный по богатству Дальний Восток, - как же не знать о них!

Очень неприятно писать об этом, но кому-то, какому-то врагу России понадобилось и удалось так накрепко замолчать, так предать забвению эти подлинно героические страницы нашей нелегкой истории, что невольно чувствуешь себя Иваном, не помнящим родства.

Пусть простит меня за откровенность читатель, и мой ровесник, и совсем юный, но, ей-богу, во сто крат дороже мне судьба моего отечества, песни, сказки и былины русского народа, нежели разные там мифы о чужеземных фараонах. Молодежь уже ныне не поет о Ермаке. Кафешантанные на новый лад песенки

Пугачевой, Леонтьева забили эстрадные подмостки. Да что подмостки - души молодых людей! И забывается русская история. Какой-то злой дух, злой рок поднимается на пути ее к своим сыновьям.

Доколе?..

В академии Генерального штаба я учился вместе со многими хорошо известными среди авиаторов командирами, прославленными героями минувшей войны. В нашей учебной группе было двенадцать человек: А.И. Покрышкин, П.С. Кутахов, В.Г. Карякин, В.А. Луцкий, С.Я. Жуковский, М.И. Безух, В.Ф. Хахлачев, Г.П. Скориков, П.И. Друзенков, Е.М. Кунгурцев, И.А. Зуб и я. В соседних группах обучались А.Н. Ефимов, А.П. Силантьев, В.И. Семенов, В.И. Семенчиков, В.А. Барковский.

Распорядок дня был достаточно уплотненный. С утра - занятия на кафедрах, где крупные ученые, видные военные специалисты передавали нам наиболее эффективные методы и приемы ведения военных дел, знакомили с новейшими достижениями в различных областях знаний. Например, начальник кафедры авиатехники профессор Н.А. Соколов-Соколенок и его заместитель доктор технических наук профессор И.И. Ануреев не только раскрывали перед слушателями тайны сверхзвукового полета, но и вторгались в область ракетно-космической техники. Со знанием дела преподавали тактику и оперативное искусство А.С. Ковалев, В.В. Поварков. Вторая половина дня у слушателей академии планировалась обычно на самостоятельную работу в лабораториях, а затем, вплоть до ночи - это уже в зависимости от прилежания и ответственности за порученное дело, - дома.

Учиться я любил с детства. Познание нового меня всегда увлекало. Так что, получив возможность пополнять свои знания в столь благоприятных условиях, я целиком отдался учебе. А постоянные так называемые выезды "на местность", где мы решали практические задачи, посещение частей и кораблей не только обогащали знаниями, но и не давали слушателям академии отрываться от жизни войск.

На выпускном курсе мы участвовали в двух крупных армейских учениях. Тогда министром обороны был Маршал Советского Союза Г.К. Жуков, и учения проводились под его общим руководством. Много лет минуло с тех пор, но я и сейчас помню все подробности разборов учений - прекрасная школа нашего выдающегося полководца!

Кроме солидного теоретического багажа новых знаний, систематизирования имевшихся академия Генерального штаба значительно расширила наш кругозор, привила навыки

масштабного мышления. По итогам учебы меня удостоили диплома с отличием. И вот, незадолго до выпускных торжеств, нас пригласили к начальнику академии Маршалу Советского Союза И.Х. Баграмяну.

- Дорогие товарищи, - обратился ко всем Иван Христофорович. - Мне предоставлена почетная обязанность объявить, что наше правительство наградило каждого из вас высокой наградой. Эти награды догнали вас здесь, в академии, и мне поручено вручить их.

В тот памятный день мне вручили сразу два ордена: за выслугу лет в Вооруженных силах и за налет в сложных метеорологических условиях. Запомнились добрые слова напутствия Баграмяна:

- Вот какие у нас теперь генералы: сами летают на современных самолетах, да еще и в сложных метеоусловиях!..

Назначение после окончания академии Генштаба я получил в Ленинградский военный округ - заместителем командующего ВВС по боевой подготовке и 3 января 1958 года представлялся командующему генерал-лейтенанту авиации Д.Т. Никишину. Знакомясь с воинскими частями округа, одновременно восстанавливал свои летные навыки, несколько утраченные за два года учебы. Много летал на МиГ-17, на Ил-28.

Как раз в то время в частях наших ВВС происходило освоение системы слепой посадки "Плот". Система эта состояла из наземного оборудования, комплекта приборов на борту самолета и обеспечивала летчику заход на посадку в сложных метеоусловиях: "выводила" его на взлетно-посадочную полосу, помогала совершить посадку при низкой облачности и ограниченной видимости. Такая посадка получила у летчиков название "посадка по стрелкам" - имеются в виду стрелки приборов в кабине самолета.

Еще раньше, будучи ознакомлен с теорией "слепой посадки", я полагал увидеть ее в действии в полках нового места службы. Но был разочарован. Действительно, несколько частей ВВС округа имели комплекты системы "Плот", а лежали они почему то на складах в нераспакованных ящиках.

Интересуюсь причинами такого безразличного отношения к новой техники и слышу слова в ответ: " Руки не доходят". Оказывается, уже дважды составлялся план мероприятий по освоению "Плота" и дважды инспекторские проверки отмечали в своих актах невыполнение своих планов.

Уяснив обстановку, я направился к начальнику штаба ВВС Ленинградского военного округа генералу Ф.П. Иванову. Состоялся приблизительно такой разговор.

- Разрешите узнать: как и когда планируется начать освоение новой, очень нужной нашим авиаполкам техники под названием " Плот"? - с места в карьер приступил я к делу.

- Удивительное совпадение мыслей, - отвечает Иванов. - Я только что хотел просить вас, Иван Иванович, разработать план мероприятий по освоению " Плота". Вот и начинайте это дело.

- Делом я займусь безотлагательно, только от составления третьего плана мероприятий прошу меня уволить.

- А что же вы намереваетесь делать в таком случае? - не скрывая удивления, поинтересовался начальник штаба.

- Поеду в часть Соколова и постараюсь " обрубить канаты", которые удерживают "Плот" о вольного плавания. Надеюсь и на вашу поддержку, товарищ генерал, - на столь серьезной ноте мы закончили разговор.

А через несколько дней группа специалистов, направленная в одну из авиачастей, совместно и инженерами развернули работы по монтажу и настройке оборудования. Параллельно шел монтаж наземной части системы, установка аппаратуры " Плота" на самолетах Ил-28у - так называемых спарках. Как же, помню, активно включились летчики управления и первого подразделения части! Они с энтузиазмом изучали эту технику, настойчиво готовились к ее практическому освоению. Я тоже упорно и детально изучал систему, стараясь не отстать от других.

Как только закончили монтаж наземной части системы и комплекта аппаратуры на первом двухместном самолете, произвели облет "Плота". Небольшие настроечные работы пришлось выполнить на аппаратуре, и вот с инспектором подполковником Гульбадашвили, попеременно меняясь местами в самолете, начинаем осваивать систему "слепой посадки" на практике.

Позже полеты продолжил с командиром части, а на втором экземпляре самолета с " Плотом" стал летать инспектор с командиром подразделения Новиковым. Дело продвигалось успешно. Вскоре все командиры и летчики первого подразделения и части Соколова успешно освоили и теорию и практику полетов по системе " Плот". Казалось бы, задача была решена. Однако мы прекрасно понимали разницу между полетами на учебных и боевых машинах. Я добивался, чтобы " Плот" использовался во всех полетах, и по докладам командиров частей получалось, что это требование вроде бы исправно выполнялось. Но как проверить?

Генеральную проверку, как всегда, устроила сама жизнь. В очередной полет на полигон пошла группа из восемнадцати самолетов во главе с Соколовым. Я летел замыкающим.

Поднялись мы при отличной погоде, но, уже заканчивая упражнение над полигоном, получили тревожное сообщение: на аэродроме быстро ухудшается видимость. Соколов по радио передает мне:

- "Небосвод"! Предлагаю лететь на запасной аэродром, подальше от моря.

- Никаких изменений, - отвечаю. - Будем садиться " по стрелкам".

Наши переговоры слышат все летчики группы. Экипажи последовательно подходят к своему аэродрому, где видимость порядка трех километров, и последовательно совершают посадку. Первая группа самолетов села нормально, вторая - тоже. Но обстановка на земле непрерывно ухудшается. Соколов вторично обращается ко мне:

- Предлагаю посадку здесь прекратить. Уйти на запасной аэродром.

- Садиться здесь! - отвечаю и обращаюсь к летчикам: - На ваших машинах аппаратура, которой вы умеете пользоваться. Спокойно заходите и садитесь по стрелкам...

Я последним заходил на посадку. Видимость была уже около двух километров.

На разборе полетов, помню, спросил летчиков:

- Что, товарищи, поверили в " Плот"? Или есть еще сомневающиеся?

- Дружное "Поверили, товарищ генерал!" было лучшей наградой всем - и летчикам, и командованию - за труд и волнения.

Узнав об успешном полете в сложных метеоусловиях, за подготовку к работе по этой системе принялись и остальные подразделения. А с генералом Ивановым мы еще долго потом вспоминали, как приступали к освоению " Плота"...

Не долго пришлось мне потрудиться в Ленинградском военном округе. В апреле 1958 года вызвали в Москву, в Управление кадров ВВС, где предложили готовится к работе в Германской Демократической Республике в качестве первого заместителя командующего ВВС Группы советских войск в Германии. В то время авиацией Группы командовал генерал Г.В. Зимин.

О Георгии Васильевиче Зимине я могу рассказывать долго. На мой взгляд, это человек во многих отношениях выдающийся. Он в совершенстве знал тайны летного мастерства, обладал великолепной памятью и способностью, что называется, схватывать на лету всякое новое дело. Его эрудиция поражала нас, познания в специальных областях отличались глубиной,

систематичностью. Например, в сложных радиолокационных системах он разбирался не хуже специалистов-инженеров. Были случаи, когда генерал Зимин находил неполадки в аппаратуре быстрее специалистов и подсказывал им метод устранения той или иной неисправности. Для меня да и для других заместителей командующего Зимин являлся образцом исключительной организованности. Начиная то или иное мероприятие, он всесторонне его обдумывал, изучал, составлял план действий и расстановку людей. Зимин сам проводил занятия по тактике, аэродинамике и другим предметам командирской подготовки, обстоятельно учил руководящий состав.

В качестве еще одной весьма существенной его характеристики должна быть названа высочайшая оценка его, как военного летчика-истребителя, летчика экстра-класса.

Суровый, резкий, даже крутой с нерадивыми подчиненными, Зимин " прятал в стол" эти свои качества, когда имел дело с добросовестными тружениками.

Моя служба в Группе советских войск в Германии началась с того, что командующий, приняв рапорт, сразу перешел к делу:

- Для начала, генерал, вы должны досконально изучить все, что относится к противовоздушной обороне ГДР, ответственность за которую возложена на нас с вами. Хорошо изучить обстановку на границе республики - теперь это и наша граница. Я лично буду принимать от вас зачет по названным мною очень важным элементам службы. Не обижайтесь, но вы - мой первый заместитель, и я должен иметь четкий ответ на вопрос: решит ли Пстыго ту или иную задачу, если ему придется быть старшим на КП? Ведь я нередко отрываюсь от штаба, выезжаю в части...

И действительно, уж экзаменовал меня Георгий Васильевич без каких-либо скидок и поблажек. Но как будто остался доволен.

В дальнейшем, когда ему докладывали о какой-либо угрозе нарушения воздушной границы, он спрашивал:

- А где Пстыго? - Если я был на КП, Зимин спрашивал: - Обойдетесь без меня? - и услышав утвердительный ответ, успокаивался.

Командующий мне поверил.

Процесс становления ГДР, как одного из социалистических государств, в конце пятидесятых - начале шестидесятых происходил довольно сложно. Достаточно сказать, что по ту сторону западной границы республики размещались иностранные войска, в частности авиация США, Англии и ФРГ. И всему миру известно, что руководители этих стран ориентировали своих подчиненных на активное на признание ГДР и ее границ. Наше государство стремилось помочь молодой социалистической

стране утвердиться не только на границе, но и в сознании тех, кто находился по ту ее сторону.

Советская авиации в ГДР постоянно находилась в высокой степени боеготовности. На некоторых участках летчики временами дежурили, сидя в кабинах самолетов. Им полагалось взлетать мгновенно после сигнала. За эти секунды летчик должен был "выскочить" на ВПП, быстро взлететь, вместе с командиром полка разобраться в обстановке и пресечь нарушение границы, а если она нарушена - "наказать" виновника во что бы то не стало. При этом, конечно, существовали какие-то критерии, очерчивавшие области допустимого, возможного на границе.

Скажем так, летит с той стороны самолет - похоже рвется к границе. На сколько его можно подпустить? Когда он уже станет действительным нарушителем?.. А нарушитель обычно приближается к границе ГДР до тех пор, пока на локаторах западной стороны не появятся изображения двух советских истребителей, встречающих его.

Следует заметить, что западная граница ГДР - это не прямая, а довольно извилистая линия с выступами-"сапожками". Самолет, летящий вдоль границы и пересекающий эти "сапожки", периодически ведь тоже становится нарушителем.

Словом, дежурство авиации на приграничных аэродромах, когда счет времени идет не только на минуты, но и на секунды, - это исключительно напряженная и очень тонкая работа. И в большинстве случаев самолеты - нарушители ретировались на свою сторону, едва завидев своими радиолокаторами советских истребителей. Но в отдельных случаях, по особо ретивым, приходилось открывать огонь...

Так, в непрерывных заботах сложных хлопотах, я освоился с новым, довольно трудным, районом полетов, держал себя в хорошей летной форме - без этого не мыслил своей работы, и вдруг в апреле 1959 года в штаб Группы советских войск в Германии пришло указание из Москвы: меня назначали председателем Государственной комиссии по летным испытаниям самолета МиГ-21.

Распоряжение было не только крайне неожиданным, но и тревожным для меня. За все предыдущие годы жизни и службы в армии мне никогда не приходилось руководить такими делами, да еще столь высокого, государственного уровня сложности и ответственности, и я, естественно задумался, разволновался...

- Не смущайся, Иван Иванович, - успокоил меня Зимин. - Во-первых, там, в Москве, наверное, взвесили все "за" и "против" прежде чем тебя назначить председателем. Во-вторых, ты ведь не просто боевой генерал, но и действующий летчик, что в данном

случае немаловажно. Так что желаю успехов тебе в новом большом деле. Пусть на вооружение ВВС придет отличный самолет-истребитель!..

Конечно, такая моральная поддержка много значила. А если забежать несколько вперед, то можно сказать, что слова Зимина оказались пророческими. В результате творческой деятельности многих конструкторских и научных организаций во главе с замечательным коллективом ОКБ А.И. Микояна, при непосредственном участии специалистов ВВС и Государственной комиссии, был создан, отработан и всесторонне испытан хороший самолет-истребитель МиГ-21. Этот самолет и его модификации в течение долгих лет стояли, да и сейчас стоят на вооружении ВВС Советского Союза и стран Варшавского Договора.

Но все это еще будет потом. А в апреле 1959 года, приехав в Москву, я был принят Главнокомандующим ВВС - Главным маршалом авиации К.А. Вершининым.

Константин Андреевич оказался осведомленным в основных этапах моей жизни и работы - видимо, Главком не стоял в стороне при выборе кандидатуры председателя Госкомиссии. Он обстоятельно проинструктировал меня об особенностях нового служебного поручения и пригласил заходить при любой необходимости.

На следующий день состоялась и встреча с Генеральным конструктором ОКБ Артемом Ивановичем Микояном. ОН созвал основных своих заместителей и помощников, представил меня и поручил каждому познакомить председателя Госкомиссии с собственным участком работы по новому самолету. Понимая некоторые мои затруднения, Артем Иванович постарался ненавязчиво ввести меня в курс дела. Он сказал:

- Иван Иванович, мы делали самолет для ВВС, а вы, как мне говорили, хороший летчик. По тому я очень прошу - требуйте все, что посчитаете нужным для ВВС, а я постараюсь поддерживать вас, хотя и не бесспорно.

Микоян являлся одним из наиболее деятельных и дисциплинированных членов Госкомиссии, никогда не опаздывал на ее заседания, все поручения выполнял в срок. Как я потом убедился, такая пунктуальность и ответственность в делах была характерна для него и прививалась им своему коллективу.

Рабочими органами государственных испытаний самолета МиГ-21 стали институты ВВС и авиационной промышленности. Программу испытательных полетов, разработанную специалистами институтов и опытно-конструкторского бюро, выполняли как военные летчики М.С. Твеленев и С.В. Петров, так и летчики-испытатели ОКБ А.И. Микояна - Г.А. Седов, Г.К.

Мосолов, К.К. Коккинаки, А.В. Федотов, П.М. Остапенко.

Не давая увлечь себя заседательской суетой, распределив работу между членами комиссии, все оставшееся от испытательных дел время и посвятил изучению конструкции МиГ-21, его двигателя, спецоборудования и вооружения, а так же особенностей его наземной и летной эксплуатации. В качестве постоянного консультанта, по моей просьбе, Микоян прикрепил ко мне летчика-испытателя Г.А. Седова. Григорию Александровичу после краткого знакомства я откровенно признался, что по характеру я совсем не кабинетный работник.

- Знаю. В Отечественную войну воевали на Ил-2, вся послевоенная служба в строевых авиачастях... - заметил он.

- В общем-то все верно, но мне хочется уточнить одно обстоятельство, издалека начал я .- Видите ли, с годами установилось одно из основных правил моей службы, которому я неизменно следую, - это личное владение той авиатехникой, которой вооружены подчиненные мне воинские части. Ему я намереваюсь последовать и теперь. Короче в моем личном плане работы на ближайшее время значится пункт: " Освоение МиГ-21 под руководством Седова". Что вы на это скажете?..

Явно не ожидавший такого поворота, Седов молчал: профессия летчика-испытателя приучила его не спешить с решениями в сложных ситуациях. Я не торопил его с ответом. Наконец он проговорил, взвешивая каждое слово:

- Если отбросить оговорку " как решит начальство", то я - за то, чтобы председатель Госкомиссии составил свое мнение о машине не с чужих, хотя и высококвалифицированных слов.

Я поблагодарил Григория Александровича. Признаться, иного ответа и не ожидал. А разрешение Главкома и согласие Артема Ивановича на освоение нового самолета я получил. Позднее, правда, стало известно, что мое желание летать на МиГ-21 вызвало у Микояна скептическую усмешку. Когда ему доложили, что для полета Пстыго готовят один из самолетов, он добродушно ответил: "Вот и хорошо, самолет будет вовремя подготовлен..."

Затем Артему Ивановичу сообщили, что я прошел медицинскую комиссию, всерьез готовлюсь в полет. И снова недоверие: "Посидит в кабине и вылезет".

Наконец Микояну сообщают: " Пстыго выруливает на взлет". Вот здесь он кажется, поверил. Крикнул в телефон: " Выезжаю на аэродром..."

Я полетал полчаса и запросился на посадку. Руководил полетом Седов.

- Ветерок усиливается "Небосвод", - передает мне по радио.

Отвечаю:

- Мне кажется, что ветер по направлению второй полосы.

- Правильно, - соглашается Седов, - но она короткая.

- Захожу на вторую полосу...

Зашел я на посадку. На выдерживании "задрал" вверх нос самолета - на большие углы атаки. Сажусь. Чувствую, что самолет катится на основных колесах. Одновременно вижу, как нос самолета опускается далеко вниз. " наверное, не выпустилась передняя нога шасси..." - обожгла тревожная мысль. Но вот вижу, что машина бежит устойчиво на всех колесах, торможение снижает скорость движения, и она останавливается далеко от конца полосы.

Весь этот скупо описанный эпизод первого полета на опытном истребителе МиГ-21 происходил не где-то на глухом аэродроме, а на глазах у самых строгих судей - летчиков и инженерно-технического персонала летно-испытательного центра. А.И. Микоян прибыл на аэродром, когда я, зарулив на стоянку, вылезал из кабины самолета. Он поздравил меня с успешным вылетом и - сразу в "атаку":

- Ну, как?

- Взлетел.

- А дальше? - торопит Генеральный конструктор.

- Полетал полчасика, на первый раз без пилотажа.

- А потом?

- Потом сел...

Тут он окончательно убедился, что сейчас я по существу интересующих его вопросов ничего не скажу, никакими впечатлениями делиться не стану. Сейчас я не летчик, а председатель Госкомиссии, и напрасно ждать от меня каких-либо скороспелых личных заключений о самолете.

Испытания МиГ-21 проходили успешно. Но вот однажды на самолете обнаружилась тряска во время полета. Задание - а его выполнял летчик-испытатель Герой Советского Союза Твеленев - пришлось прекратить.

- Я думал, еще немного - и самолет развалится, - докладывал он на заседании Государственной комиссии.

А я смотрел на Артема Ивановича и удивлялся его выдержке. Случилось подлинное ЧП, испытания прекращены, а он, генеральный конструктор, не только не удручен, но вроде бы даже доволен и выступает перед Государственной комиссией с такой речью:

- Товарищи, а ведь это хорошо, что самолет затрясло сейчас, на испытаниях, что на борту самолета находился опытный летчик, что самолет цел и есть, где искать дефект. Мы его обязательно найдем. А найденный дефект - это уже не страшно.

Значительно хуже было бы, когда машина пошла в серийное производство и дефект обнаружился бы в строевой части...

На поиски причин опасной тряски, разработку и реализацию мер по устранению потрачено было более месяца. На это время я возвратился к своей основной работе. Затем меня вновь вызвали в Москву. Испытания МиГ-21 приближались, и уже без происшествий. Закончились они в конце 1959 года, и Госкомиссия подписала акт по результатам испытаний нового истребителя с рекомендацией принять машину на вооружение и запустить в серийное производство.

А весной меня опять затребовали в Москву - на сей раз возглавить Госкомиссию по летным испытаниям самолета МиГ-21 в варианте перехватчика - с радиолокационной станцией на борту.

Явившись к Вершинину на инструктаж по испытаниям новой машины, к своему удивлению, услышал от него:

Наши службисты совместно с промышленниками поторопились вызвать вас, не зная о моем мнении. Несогласие у меня не с вашей кандидатурой - вы успешно возглавляли предыдущую Госкомиссию. Ноя считаю ненужным в дальнейшем такое постоянное совместительство, как первый заместитель командующего ВВС ГСВГ и председатель Госкомиссии по испытаниям нового самолета. Поэтому, - продолжал Вершинин, - вопрос о председателе пересмотрен. Назначен генерал Кутахов. А вас я прошу обстоятельно побеседовать с ним, поделиться своим опытом. Кстати, Военный совет ВВС и руководство авиапрома, отмечая ваши заслуги на посту председателя, поручил мне вручить вам ценный памятный подарок, -- торжественно заключил главнокомандующий, передавая объемистую коробку.

Читатель, вероятно, помнит, что с П.С. Кутаховым мы учились в одной группе в академии Генштаба, понятно, хорошо знали друг друга, и разговор по испытаниям "мига" получился обстоятельный.

Вскоре в Группу советских войск в Германии начали прибывать первые серийные истребители МиГ-21.

- А ведь нам повезло: мой заместитель потрудился, чтобы принять на вооружение новый истребитель, - сказал как-то Зимин в полушутливом тоне. - И этот счастливчик, кстати шестой летчик и первый генерал, освоивший новинку в полете, теперь, пожалуй, может возглавить переучивание наших полков.

- Я, Георгий Васильевич, и сам собирался предложить свою кандидатуру: готов лететь в полк именно с этой целью.

- Вот и замечательно, Иван Иванович, что и в данном случае наши с вами мысли и желания совпали.

Хорошо зная новую машину, имея опыт неоднократного перевооружения авиачастей, я принялся за организацию в одном из полков этого довольно сложного процесса.

Трудности перехода полка на значительно более скоростной истребитель другого класса усугублялись отсутствуем двухместных учебных спарок. Выпуск их по какой-то злосчастной традиции, бытовавшей в нашей авиации, задерживался. И все-таки освоение новой машины через довольно непродолжительное время увенчалось успехом - полк перевооружился на МиГ-21, чем существенно повысил свои боевые возможности. В то время этот самолет не имел равных себе в строевых частях ВВС западных стран.

А весной 1960 года у нас с командующим ВВС Группы произошло еще одно приятное событие. Постановлением Совета Министров СССР от 7 мая Г.В. Зимину присвоили воинское звание генерал-полковник авиации, а мне - генерал-лейтенант авиации.

В конце ноября нас вместе вызвали в Москву в секретариат ЦК КПСС. Заседание секретариата ЦК, на котором решался вопрос о назначении Зимина первым заместителем Главкома ПВО, а меня командующим ВВС ГСВГ, вел Фрол Романович Козлов. Через три дня мне и Зимину сообщили об утверждении нашего нового назначения, и мы приступили к сдаче-премке дел.

Хотя на меня, как на первого заместителя, и прежде ложилось значительное количество забот командующего, временами и мне приходилось исполнять его обязанности, все же только теперь я почувствовал нелегкое бремя этой должности. Вот когда полностью осознались в круговерти дел роль и значение Зимина, когда захотелось чуда, чтобы Георгий Васильевич вдруг оказался в своем кабинете, а в селекторе раздался его голос: "Иван Иванович, зайди ко мне...".

Я собрал своих заместителей и помощников. Разговор повел о перевооружении частей более современной авиационной техникой, о переучивании всего летно-технического состава. Провести это следовало, не снижая уровня боеготовности, не снимая с авиаполков ежедневных штатных заданий. Так что для начала я предложил ознакомиться с проектом плана реализации предстоящих работ, попросил каждого внести, по необходимости, корректировку.

Здесь, я, естественно, не имею возможности подробно рассказать о всей этой многотрудной работе. Замечу, что кроме истребителя МиГ-21 авиация Группы войск в то же время осваивала и приняла на вооружение истребитель - бомбардировщик Су-7. Позже наши бомбардировочные подразделения получили и освоили новые Як-28. Новостью для

ВВС ГСВГ было и появление в ее рядах авиаполков на вертолетах. Их тоже требовалось осваивать. Так что забот хватало.

А у меня вдруг в одном из полетов на большой высоте произошло нечто для меня новое: я почувствовал острую боль в голове. Куда тут от медицины денешься? Хирурги сделали операцию, что-то удалили, а при исследовании вырезанных тканей нашли семь осколков. И тогда я вспомнил случай, произошедший со мной в августе 1942 года, когда рядом со мной разорвался снаряд и мне пришлось некоторое время ходить забинтованным. Вот и прояснилось до конца: оказывается я двадцать лет носил в себе эти осколки...

Ну а заботы командующего выходили далеко за рамки одних летных дел, особенно на немецкой земле, на грани двух миров.

Для решения межсоюзнических вопросов и поддерживания связей командование Группы советских войск в Германии и командование войск США, Англии и Франции, расположенных в ФРГ, посещали друг друга. Как-то мы вместе с Главкомом Группы генералом армии П.К. Кошевым были в штабе американских войск. Я считал своим долгом высказать протест против нарушений границы ГДР самолетами западных стран, особенно США. И вот такая возможность представилась.

- Только не горячись, - предупредил меня Главком. - Сам понимаешь, дипломатия...

Речь к американцам я начал как положено.

- Господа, - сказал я им для начала, - есть доброе, емкое слово джентльмен. В нашем понимании джентльмен - это человек чести. Поначалу взаимодействую с вами в Европе, мы полагали, если вы дали обещание не нарушать воздушное пространство дружественной нам страны, значит, так оно и будет. Но идет время, а нарушения границы вашими летчиками продолжаются. Вы свои обещания не выполняете. Как же так, господа?..

Наступила пауза для перевода.

После паузы продолжаю:

- Вы не назовете ни одного случая нарушения нашей общей границы самолетом советской авиации или авиации ГДР. Его не было и быть не могло - мы выполняем свое обещание. У нас в народе говорят: " Не давши слово - крепись, давши слово - держись". По репликам и жестам зарубежных слушателей замечаю, что слушают меня не равнодушно. Тогда, думаю, пора сделать и вывод:

- Хочу вам твердо пообещать: в дальнейшем каждый самолет-нарушитель будет неизменно перехвачен! Мы, советские, - мирные люди, не хотим конфликтов. Но к этому нас принуждаете вы...

Генерал Кошевой оценил мои "дипломатические" способности. Что же касается западных представителей, то их руководитель пообещал "подумать над заявлением господина генерала Пстыго..."

К сожалению, думали, думали, да так ничего путного и не придумали. На границе двух Германий ничего не изменилось. Нарушения продолжались.

А как-то боннское правительство задумало демонстративно провести заседание главного правительственного органа бундестага в Конгрессхалле, расположенном непосредственно у здания рейхстага в Берлине. Как повернулось дело - об этом стало хорошо известно из прессы.

Вот что писала газета "Правда" в номере от 9 апреля 1965 года:

"Берлин 8.4 (ТАСС).

ПРОВОКАТОРЫ ТЕРПЯТ ПРОВАЛ

Государственный совет ГДР осудил противозаконное заседание западногерманского бундестага в Западном Берлине как "грубую провокацию против ГДР и всех миролюбивых государств, против мира и разрядки международной напряженности и взаимопонимания". На заседании, состоявшемся сегодня, Госсовет одобрил сообщение первого заместителя министра иностранных дел ГДР Отто Винцера о реваншисткой политике боннского правительства и о мерах правительства ГДР, принятых в связи с заседанием бундестага".

На границе стало несколько потише. Но бдительности мы не теряли. По-прежнему несли боевое дежурство. Основной же и важной частью боевой подготовки, деятельности авиации ГСВГ мы считали проведение различных учений.

Думается, справедливо, что масштабные, хорошо подготовленные, напряженные войсковые учения - наилучший способ освоения военного дела. Авиации в таких учениях отводилась весьма заметная роль. О напряженности нашей работы можно было судить по значительному количеству самолето-вылетов, проведенных за время учений. Но и не только по количеству - сама обстановка учений, как правило носит динамичный характер, полный неожиданных, порой экстремальных ситуаций.

И еще одна заметка "Правды" в номере от 11 апреля 1965 года, где в разделе "Международное обозрение" сообщалось о том, что ГДР и СССР "дали отпор провокаторам и заставили их сбавить пыл".

Так что роль дипломатической деятельности в решении миролюбивых проблем нельзя недооценивать.

Как-то на высоте 16 000 метров при значительном удалении от аэродрома у меня вдруг значительно ухудшилась видимость в кабине. Я, признаться, не сразу понял, что произошло. Но вскоре разобрался и установил, что в кабину спереди и снизу обильно поступает дым. Дым все время нарастал и в конце концов достиг такой плотности, что на приборной доске все приборы едва просматривались. Только одна оранжевая стрелка АРК (автоматического радиокомпаса) и выручала.

Развернулся я тогда по ней в сторону аэродрома. Выполнил все, что положено в таких случаях по инструкции, и докладываю на КП.

- Дым в кабине.

Мне тоже, как положено, помогают, подсказывают с командного пункта:

- Сделайте (то-то)...

Отвечаю:

- Сделал.

- Сделайте (то-то)...

Я отвечаю:

- И это сделал.

А сам думаю: в чем дело? Как уйти от беды? Вспомнил важное, спасительное, буквально чутьем, и поставил обороты турбины на 72 процента. Начал снижение. Дым в кабине после всего предпринятого постепенно начал рассеиваться.

Передаю на КП:

- Иду на посадку. Садиться буду с прямой.

По тону радиообмена чувствую большое беспокойство на земле. Но, хотя сам нахожусь, мягко говоря, в необычном состоянии, как могу, успокаиваю расчет КП.

Высота 12 000 метров. С земли запрашивают:

- Как дела?

Отвечаю:

- Иду домой...

Прыгать с парашютом с боевого самолета не хочется. Посмотрел внимательно в перископ - пожара вроде нет, ничего подозрительного невидно. Думаю, буду тянуть на аэродром, а катапультироваться еще успею.

Высота 10 000 метров. Снова радиообмен почти того же содержания.

Высота 6 000 метров. Возросла уверенность, что дотяну до своего аэродрома, а события, динамика полета нарастали всю энергичней.

Дальний приводной радиомаяк прошел на высоте более 1000 метров. Между ним и ближайшим приводным радиомаяком

пролетел на высоте более трехсот метров.

Выпускаю шасси. Обороты двигателя не меняю.

На высоте метров 50, уже на границе аэродрома, выпускаю щитки, закрылки и убираю обороты двигателя. Подо мною - посадочная полоса. Посадка...

За счет скорости я свернул на рулежную дорожку. Самолет остановился. Остановился и двигатель. Обороты "0". И вмиг навалилась усталость. По радио прошу прислать тягач и мою машину.

После осмотра самолета наш главный инженер генерал Казаров не без волнения доложил, что разрушился агрегат... Тут все поняли, какая опасность грозила в полете. А спасло меня действительно то, что подсказала интуиция, опыт вовремя установленные наиболее выгодные обороты двигателя.

У моего заместителя, опытнейшего летчика А.И. Бабаева, обстановка в полете сложилась однажды еще труднее. Не помню, по какому поводу мы полетели на МиГ-21 парой к бомбардировщикам. Прошли над аэродромом, сделали хорошую по-истребительному горку. Очевидно решив, что нашу горку не все видели, Александр Иванович предложил повторить ее. Я дал команду "Отставить!" и пошел на посадку. Бабаев что-то буркнул по радио.

Закончив пробег, я отрулил от взлетно-посадочной полосы и стал наблюдать за посадкой Бабаева. Мне показалось, что идет он низко и на малой скорости, о чем и передал ему. Бабаев не ответил.

Сел он у самого обреза посадочной полосы и срулил на рулежную дорожку. Ну, думаю, что-то неладно у Бабаева. И, остановив двигатель, приказываю на любой машине отвести маня к нему. Подкатил. Оказалось, почти та же история, что в недавнем прошлом была у меня. Но если у меня хватало и высоты и времени на раздумья, то у него ни того, ни другого не оставалось: все произошло уже на четвертом развороте, перед посадкой. Только высокое мастерство моего заместителя генерала Александра Ивановича Бабаева обеспечило благополучный исход полета.

Хотелось бы сказать много добрых слов и о моих товарищах по работе. Особо отметить генерала В.К. Сидоренкова. Василий Кузьмич Герой Советского Союза, у него был большой боевой и командно-штабной опыт. Этот опыт позволял ему хорошо руководить штабом ВВС Группы. Генерал А.Г. Казаров был главным инженером ВВС ГСВГ. Досконально знал Александр Григорьевич авиатехнику, организацию и методы ее эксплуатации. Наш политотдел возглавлял генерал Д.Т.

Пароятников, службу тыла - генерал Н.А. Холевицкий, службу связи - генерал М.Г. Пискунов, главным штурманом был генерал В.П. Буланов. Все работали много, дружно и результативно.

Понятно, в военной службе, да еще за границей, не обходилось без разного рода событий, происшествий. И тут, конечно, многое зависело от штаба ГСВГ.

Глубоко знал дело, хорошо и быстро усваивал обстановку начальник штаба ГСВГ генерал-полковник Г.И. Арико. Большая общая и военная культура, огромная работоспособность обеспечивали ему высокий авторитет среди всего руководящего состава ГСВГ. Какая бы трудная обстановка ни складывалась, какие бы резкие повороты не происходили, Арко всегда оказывался на высоте положения.

Добрым, отзывчивым человеком, хорошим советчиком запомнился мне начальник политуправления ГСВГ генерал-полковник С.П. Васягин.

Считаю своим долгом вспомнить и о совместной работе с генералом М.М. Козловым. Тогда он был начальником одного из управлений штаба ГСВГ. Вот уж знаток своего дела, доподлинно крупный оператор! Человек, способный математически точно анализировать любую обстановку, предвидеть развитие самых неожиданных событий, он не расставался с шуткой даже в часы, казалось, самые неподходящие для этого. Совместно мы готовили и проводили ученья, решали другие ответственные дела. С таким человеком просто приятно было работать.

Я рассказывал о нарушениях воздушного пространства, перехватах и наказаниях нарушителей. Эту работу командование и штаб ВВС ГСВГ выполняли вместе со службой ПВО Группы, которую возглавлял генерал П.Г. Левченко. С виду угрюмый, молчаливый, на самом деле это был добрый и общительный человек. Дело свое знал досконально и делал его основательно.

Очень добрые воспоминания о совместной службе у меня навсегда сохранятся о генералах П.А. Белике, С.Х. Аганове, Г.Ф. Самойловиче, К.И. Ткаченко, А.Д. Дащенко.

Находясь на должности командующего ВВС ГСВГ, я не принимал крупных политических решений. Но если взять все вместе - боевое дежурство, отслеживание противника радиолокаторами, вылеты истребителей на перехват нарушителей, порой и наказание их, наконец встречи и решение многих вопросов с военными представителями других государств, - думаю, станет ясно, какие важные политические задачи выполняли мы все - от рядового летчика до командующего.

В 1967 году происходили очередные выборы в Верховный Совет РСФСР и трудящиеся Ивановской области выдвинули меня

кандидатом в депутаты по Тейковскому избирательному округу. В то время я имел звание генерал-лейтенанта авиации - так и был зарегистрирован. Однако вскоре меня повысили в звании, и на встречу с избирателями я прилетел уже в звании генерал-полковника, а местным властям пришлось подправлять предвыборную документацию.

Выборы состоялись. К моим многотрудным служебным обязанностям добавились заботы депутата.

1967 год памятен и тем, что мне присвоили звание "Заслуженный военный летчик СССР". Я по-прежнему продолжал летать, используя для этого малейшую возможность. Любовь к полетам и тяга в небо с годами не ослабевала, а пожалуй, даже росла. Мое выражение : "Служить в авиации - это прежде всего летать" знали многие. И, хотя находились скептики, говорившие: "Посмотрим, что он скажет после пятидесяти", я старался держать форму, и медицинская комиссия неизменно подтверждала мою пригодность к полетам без ограничений.

В августе 1967 года меня назначают заместителем Главнокомандующего ВВС по боевой подготовке. Передав командование ВВС ГСВГ генерал-лейтенанту А.Н. Катричу, я переехал в Москву.

Безусловно, предыдущий опыт моей работы во многом помогал мне на новом месте. Но огромные масштабы нашей страны, на которой базировались части и соединения ВВС, накладывали столь существенный отпечаток на знакомую работу, что многое приходилось осваивать заново.

Основополагающие указания по основным элементам боевой подготовки поступают в войска в виде конкретных документов - наставлений, инструкций, курсов. Еще будучи командующим ВВС ГСВГ, я многократно слышал от подчиненных сетования на то, что многие разделы действовавшей тогда нашей директивной авиационной документации устарели и требуют существенной доработки, а кое в чем и переработки. Теперь, оказавшись у руля управления этими вопросами, я прежде всего запланировал работу по упорядочению всей документации. Главком ВВС одобрил мое намерение и затем постоянно интересовался ходом и результатами этой большой работы.

Необходимо отметить, что в пересмотре директивной документации были заинтересованы и принимали активное участие инженерно-авиационная служба ВВС, связисты, штаб тыла, словом, каждая служба по своим разделам. Но общее руководство и окончательное редактирование оставалось за управлением боевой подготовки.

Параллельно с штабной работой я знакомился с

авиационными частями, в первую очередь в незнакомых мне регионах страны. В тот или иной район выезжал обычно с группой специалистов, способных квалифицированно проверить состояние дел на различных участках, указать на недостатки или заметить новое, полезное, поддержать инициативу.

Во время поездок я ввел правило: обязательно поднимать проверяемую часть по тревоге с выходом на задания - на полигон, перехваты целей и т.д. Главком К.А. Вершинин с пониманием относился к моим действиям.

Рассказывая об этом периоде моей службы в армии, необходимо отметить неоценимую помощь, и словом и делом, которую оказывал и лично мне, и управлению боевой подготовки первый заместитель Главкома ВВС маршал авиации С.И. Руденко. Он не только поддержал мой замысел по пересмотру директивной документации по боевой подготовке, но и, обладая огромным опытом, активно помогал его осуществлению.

А в конце 1970 года в наименовании моей должности произошло, на первый взгляд, небольшое изменение - исчезли слова "по боевой подготовке". Я стал просто заместителем Главнокомандующего ВВС.

Конечно на всех перечисленных участках были соответствующие отделы и ответственные - всякий за свое дело - люди. Но спланировать их работу, организовать взаимодействие, обеспечить контроль исполнения и своевременное исправление отклонений, коль такие появятся, - это было моими обязанностями, моим долгом.

Периодически приходилось выполнять и оперативные задания, выходившие за широкие рамки приведенного перечня дел. Например, меня снова назначили председателем Государственной комиссии - опять по совместительству - по летным испытаниям самолета МиГ-23.

В отличие от МиГ-21 истребитель МиГ-23 шел очень трудно. Безусловно, одной из причин этого явилась кончина в 1970 году Генерального конструктора Артема Ивановича Микояна. Однако было и много и чисто технических проблем. Достаточно сказать, что крыло этой машины претерпело три "редакции". Только пятый вариант двигательной установки прижился на новой машине. Создание и отработку самолета сильно задерживала и электроника бортовых систем навигации и прицеливания.

Но общими усилиями все эти технические трудности удалось преодолеть и, как тогда говорили, "из ничего" сделать хороший самолет-истребитель, пошедший в массовое производство и послуживший хорошей базой для создания ряда его модификаций, в том числе истребителя-бомбардировщика.

Верный своему принципу - самому осваивать авиатехнику, с которой имеешь дело, в 1970 году я вылетел на МиГ-23 самостоятельно и, по моей просьбе, был включен в группу облета. Эти специалисты подключились к полетам на опытном самолете в ходе выполнения программы его летных испытаний, когда основные характеристики машины еще не установлены окончательно и набираются статистические отзывы о ней от различных летчиков. Более ста часов налетал я тогда на МиГ-23 и с удовлетворением подписал положительное заключение об этом самолете в акте по результатам его государственных испытаний...

Заканчивался апрель 1975 года. Как-то дежурный по управлению ВВС докладывает, что меня срочно просили позвонить Министру обороны СССР.

Шел я к прямому телефону, признаюсь, не без чувства тревоги, и перебирал в уме события последнего времени, могущие послужить причиной вызова "на ковер": насколько крут бывал в определенных ситуациях Андрей Антонович Гречко. Мне было хорошо известно.

- Здравствуйте, Иван Иванович, - не дослушав до конца мой рапорт, поздоровался министр. - Сообщаю, что Указом Президиума Верховного Совета СССР вам присвоено воинское звание маршал авиации. Сердечно поздравляю вас и желаю дальнейших успехов!

Что говорить, радостна такая минута в жизни солдата, рядового неба, каким я считал себя со своих первых армейских дорог. Но не меньшее моральное удовлетворение - и уже на всю жизнь! - я сохранил от совместной работы с замечательными людьми, видными военачальниками, маршалами авиации Кутаховым, Ефимовым, Силантьевым, Кирсановым, Скориковым, с генералами Морозом, Мишуком, Пономаревым, Решетниковым, Скубилиным, Казаровым, Парамоновым, Елкиным, Дворниковым, Калмыковым. Были и общие радости, удачи, и огорчения. Но мы всегда верили друг другу, работали дружно, слаженно и, мне кажется, взаимно обогащались в этом сотрудничестве. Поэтому, не скрою, когда в 1977 году была создана Центральная инспекция безопасности полетов авиации Вооруженных сил СССР и меня назначили ее начальником, я принял это без особого восторга. Инспекцию еще предстояло организовать: укомплектовать кадрами, определить ее статус, формы и методы работы. Конечно, как во всяком новом деле, многое здесь было неясно. Однако главное, как я сразу понял, заключалось в следующем: отныне все вопросы, связанные с безопасностью полетов ВВС, замыкались на нашу инспекцию. Отныне по всем вопросам безопасности полетов я, как меня сориентировал Министр обороны СССР, был у него

один из первых - и докладчик, и ответчик.

Практически это означало, что вскоре для меня стали стираться грани между днем и ночью. Где бы и чтобы на просторах нашей страны не произошло, какая бы неприятность с военным самолетом ни случилась - в числе первых сообщение летело в нашу инспекцию.

А в 8.00 утра ежедневно Министр обороны СССР начинал свой рабочий день с того, что по прямому проводу выслушивал мой доклад. Если что-то произошло тут же, после расследования, я представлял объективный доклад с обязательными выводами и предложениями.

Безопасность полетов - вроде бы очевидное и ясное понятие, означающее, что полеты должны происходить без аварий и катастроф. Но это - на языке обывательском, житейском. Для служебных же целей нашей инспекции (ЦИБП) такие "определения" были непригодны. Здесь требовалась значительно большая точность и профессиональная определенность. Моя многолетняя летная практика убедительно показывала, что там, где аккуратно и неуклонно соблюдаются требования документов, регламентирующих летную службу, там дя летных происшествий места нет. Но в реальной жизни, к сожалению, оставались и недостаточная грамотность летно-технического состава, и неряшливость в подготовке и выполнении полетов, и отказы техники, что и приводит к летным происшествиям. Что было делать? Какие пути искать к ликвидации аварий, катастроф?

Размышляя на эту тему, рассматривая факторы, определяющие "безопасность полетов", я сформулировал основные слагаемые, определяющие это понятие, вывел, так сказать, формулу безопасности полетов, включая восемь основных элементов-слагаемых. Формула наглядно показывала, что безопасность полетов определяется как человеческими факторами непосредственных участников полета, так и надежностью авиационной техники. Надо сказать, она нашла отзыв у командиров частей, прижилась среди летчиков и неплохо помогала различным службам в борьбе за безопасность полетов.

Так шесть лет я руководил работой ЦИБП. Шесть лет обычное человеческое сердце накапливало "остаточные деформации" от переживаний. Все эти авиационные происшествия, катастрофы... В результате я разучился спать даже тогда, когда ночи проходили без тревожных звонков и докладов. Это сказано не для красного словца, поверьте...

Вот я и заканчиваю свое повествование о годах, людях и судьбах. Своей целью я ставил рассказать только о тех событиях, участником которых был сам. Мне хотелось, чтобы читатель

познакомился с людьми, которые самоотверженно и самозабвенно трудились, воевали, побеждали и погибали во имя свободы и независимости Отечества. Удалось ли что передать - судите сами.

Напомню вот только один эпизод.

Осенью 1942 года, когда я уходил с должности командира эскадрильи 504 штурмового полка на должность начальника воздушно-стрелковой службы 226-й штурмовой дивизии, мой боевой друг Федор Болдырихин вручил мне свою фотографию с надписью на обратной стороне: " Желаю тебе, будущему генералу, успехов и счастья". Я смутился тогда: " Ну так уж и генералу? Больно высоко".

И как-то забылся у меня этот эпизод - сколько лет пролетело!

А в 1977 году мы встретились с Федором Захаровичем в Сталинграде (это название мне ближе) на официальных торжествах. Вечером сидим, вспоминаем былое, вдруг Болдырихин говорит: "Ты прости, Иван Иванович, мою ошибку. Недооценил я тебя". Я недоумеваю - какую еще "ошибку", какая "недооценка"?.. А он и говорит: "Да я тебе подарил фото с надписью "будущему генералу", а ты вон, - маршалом стал! Вот и получается, что недооценил тебя".

Долго мы в тот вечер вспоминали - до комков в горле, были и такие воспоминания, что не стыдились слез...

Но вот сейчас спросили бы меня: какую бы выбрал судьбу? Случись такое, отвечу: начал бы все так, как начинал в молодости! Я горжусь, что судьба подарила мне счастье быть летчиком. Пролетав более 40 лет и уже подходя к финишу жизни, я не знаю, чем бы мог заниматься кроме полетов. Полеты были главным содержанием моей жизни, и по сей день я не могу спокойно воспринимать пролетающие надо мной самолеты. Обязательно остановлюсь и подниму голову. Вероятно, так и останется до конца...